

VIE AU GRAND AIR



GAUBERT ET EUGÈNE RENAUX

Les deux grands triomphateurs du meeting d'hydravions de Deauville : Gaubert et Renaux se partageaient 74.000 francs de prix sur les 100.000 alloués. Gaubert avait un moteur Salmson et Renaux un moteur Renault.

POURQUOI les PNEUS A. GRAMMONT sont-ils de plus en plus demandés ?

PARCE QUE ceux qui en ont fait usage y reviennent toujours et les recommandent aux autres.

Demandez de suite les Tarifs Auto et poids lourds en vous référant de "LA VIE AU GRAND AIR" à la
Sté des Etablissements industriels de E.-C. GRAMMONT et de ALEXANDRE GRAMMONT
à PONT-DE-CHERUY (Isère)

:: DÉPOTS à PARIS, LYON, ANGERS, BORDEAUX, MARSEILLE, TOULOUSE, GRENOBLE ::

AUTOMOBILES

BENZ

VOITURES DE 10 A 200^{HP}

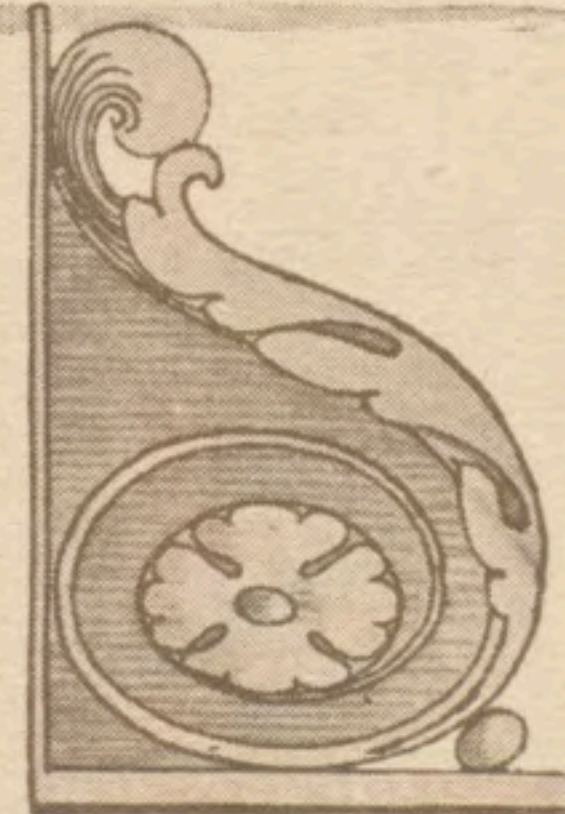
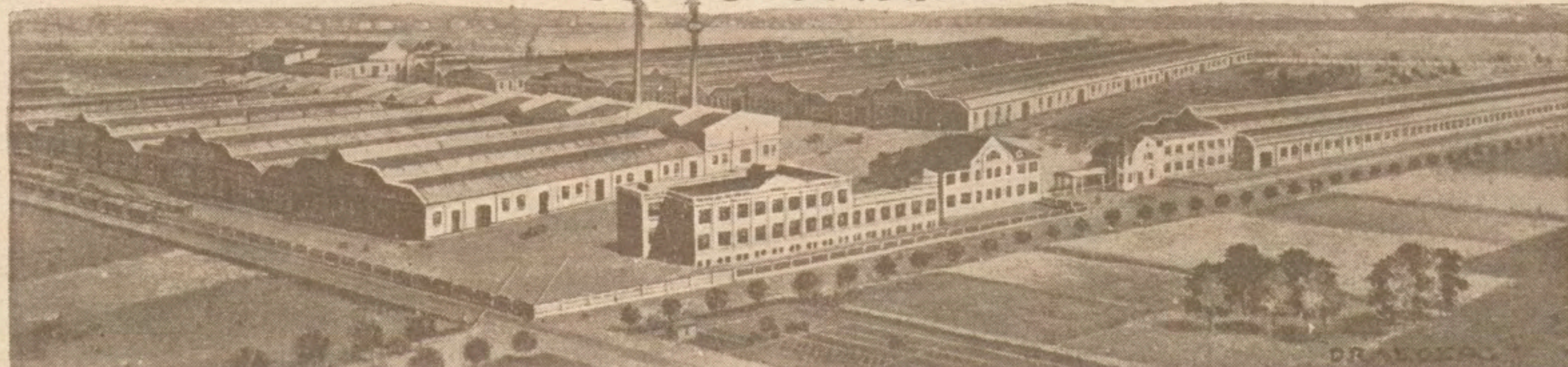
ADMINISTRATION
ET ATELIERS
DE RÉPARATION
19 AVENUE BUGEAUD
PARIS

QUALITÉ
A
NULLE AUTRE
PAREILLE

POUR TOUS USAGES

SALLE
D'EXPOSITION
ET DE VENTE
7, RUE ROYALE
PARIS

6500 OUVRIERS



LES PLUS GRANDES USINES D'EUROPE POUR LA CONSTRUCTION DES VOITURES AUTOMOBILES

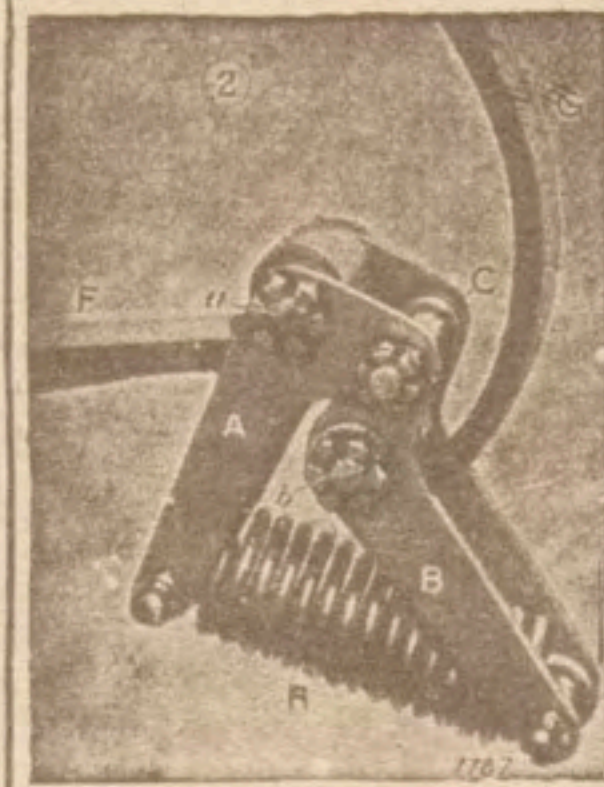
FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hauteville
PARIS (VI^e)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco



AUX MARINS
7 et 9, av. de la Grande-Armée, PARIS
SOLDES du mois de SEPTEMBRE
1 Lot Pardessus ville et auto . . . 29 fr.
1 — Caoutchoucs ville et auto. . 35 fr.
2 — Culottes cyclistes . . 6.90, 8.90
2 — Casquettes fantaisie. » 65, 1.45
et nombreuses occasions
à profiter de suite.

TOUS NAGEURS
GANT PALME (Brev. S.G.D.G.) de 3 à 6 fois pour apprendre. La paire 1 fr. 85 franco poste avec notice. **WARNET**, 36, rue Pasteur, Saint-Ouen (Seine).

La Jumelle élastique amortisseur
MAMET
A remporté au concours international de Bruxelles de janvier 1913, le 1^{er} prix de rendement sur mauvoise route et le 1^{er} prix du classement général.
Se monte instantanément à l'avant et à l'arrière.
Etablissements MAMET
100, rue du Dôme
Billancourt (Seine). Tél. 18



OFFICIERS MINISTÉRIELS

FORÊT de Grammont sise à Gaillon (Eure) 1 h. 1/2 de Paris, (ligne du Havre) contenant 119 h. 92 a. 17 c. Belle chasse, beaux arbres d'industrie, sources. Mise à prix : 110 587 fr. 40. Ad. 29 septembre 2 h. par M^e LÉZÉ, not. à Louviers (Eure).

ESSUYAGES ASEPTISÉS
En vente partout
VERDICUS EN BOÎTES de 1 Kilo.
3 QUALITÉS
couleurs. blancs.
Serviettes.

MUSIQUES MILITAIRES. — Flutiste, ex-soliste de l'armée, prépare candidats. Maujean, 13, avenue Alphand, Saint-Mandé.

PLAQUES POSITIVES GUILLEMINOT

SANS RIVALES

GUILLEMINOT BOESPFLUG & C^{ie} PARIS



VIE AU GRAND AIR



ABONNEMENTS :

France.. .. 24 francs.

Étranger.. .. 28 —

Changement d'adresse : 0 fr. 75.

Les abonnements peuvent se payer en deux fois

PIERRE LAFITTE & C^{ie}, ÉDITEURS

90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68

Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

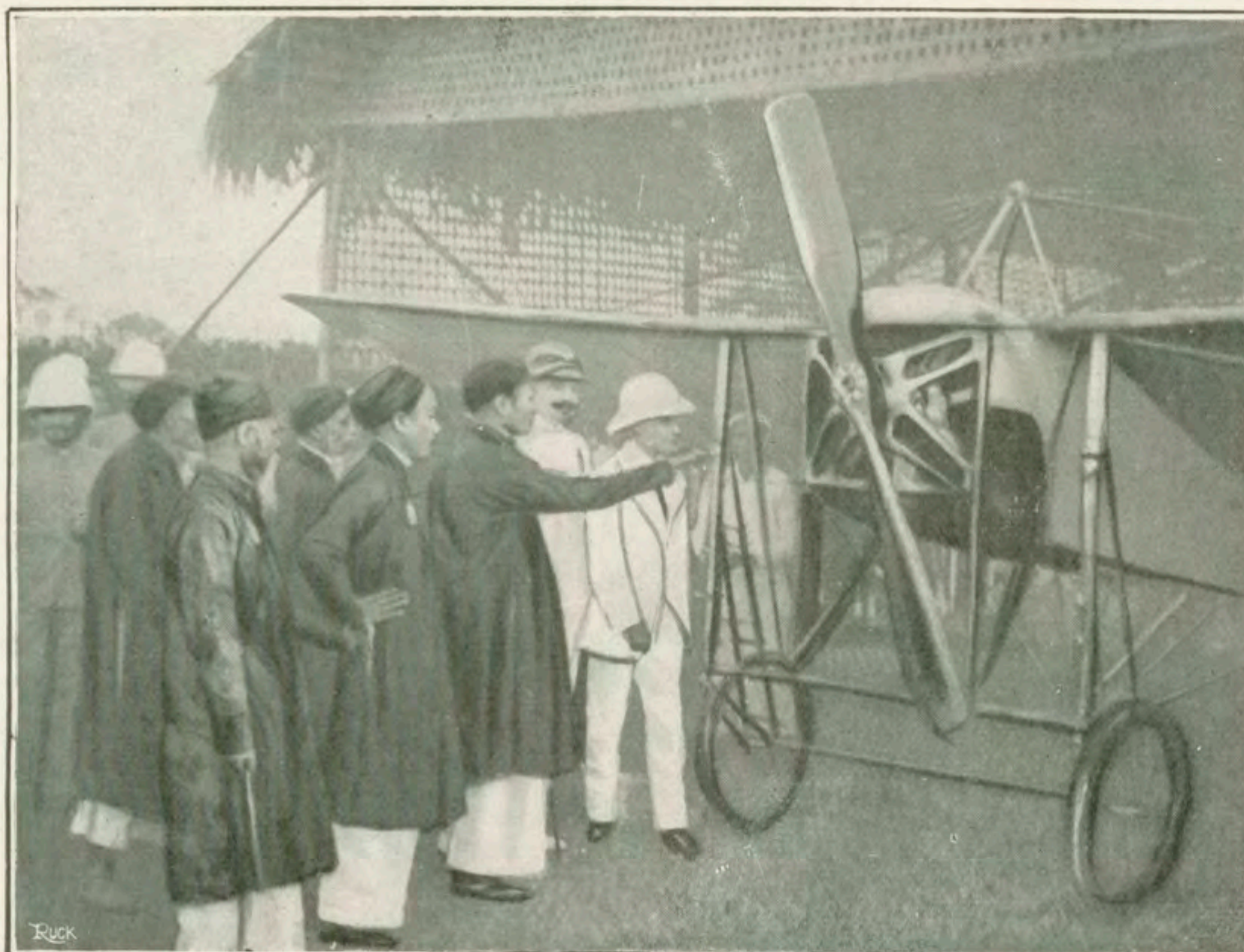
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

Liste des primes envoyée franco sur demande.



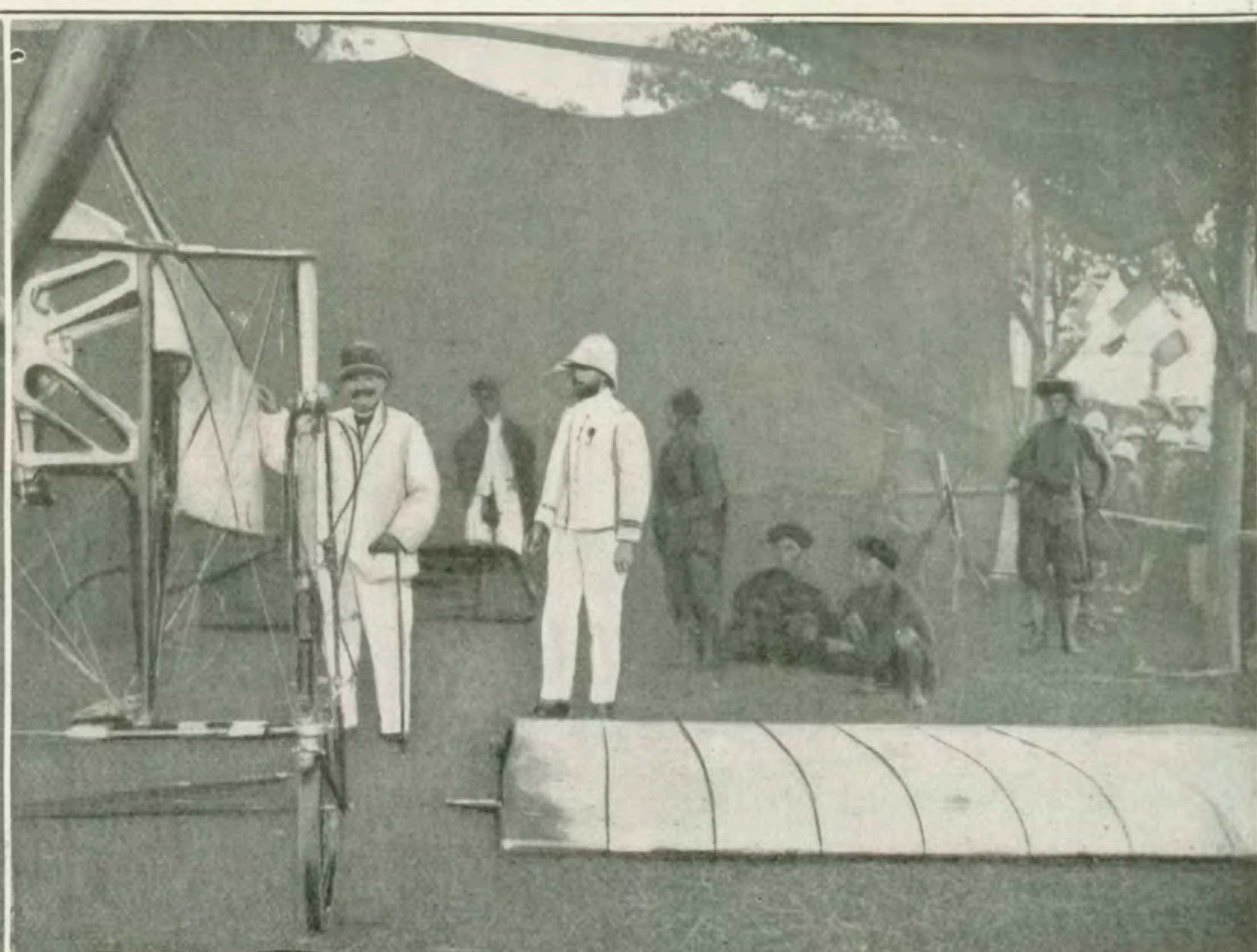
LA VÉRITABLE AVIATION DE TOURISME

Devant chanter la Tosca, au Casino de Cabourg, Mlle Julienne Marchal, de l'Opéra-Comique, tint à s'y rendre par la voie des airs. Elle demanda donc à Alfred Leblanc, qu'elle accompagnait déjà comme passagère lors de sa dernière victoire dans le Grand Prix de l'Aéro-Club, de bien vouloir l'emmener dans son monoplan Blériot. Tous deux se rendirent ainsi à Deauville, puis à Cabourg, et le lendemain de la représentation, malgré la pluie, ils repartaient pour Deauville et rentraient à Paris, par les airs. A gauche, Mlle Marchal à sa descente d'appareil; à droite, faisant un peu de toilette.



L'INSTRUCTION DES INDIGÈNES

Marc Pourpe donne des explications sur son Blériot aux mandarins et à M. Fort, résident de Nam-Dinh, à son arrivée dans cette ville.



LE MONTAGE DE L'APPAREIL

L'appareil et le hangar sont gardés militairement par les tirailleurs, pendant que la « Curieuse » va être montée pour le raid Langson-Hanoï.

IL FAUT UNE AVIATION EN INDO-CHINE

Par Marc POURPE

Hanoï, le 23 juillet 1913.

Je ne vous ai envoyé aucune nouvelle depuis mon départ de Saïgon. J'attendais pour cela d'avoir réussi quelques raids au Tonkin où j'avais l'intention de me rendre avant de quitter définitivement l'Indo-Chine pour rentrer en France.

Ma première visite à Hanoï fut pour M. Albert Sarraut, gouverneur général de l'Indo-Chine, de qui j'avais sollicité une audience. Je fus accueilli de la façon la plus aimable; le gouverneur général me fit part du désir qu'il avait de me voir entreprendre quelques raids au Tonkin, et il fut immédiatement décidé que nous élaborerions un projet de programme.

Je n'osais pas trop promettre, ma « Curieuse » étant très fatiguée. Depuis le mois d'août 1912, j'ai sur ce même Blériot de série fait près de 160 heures de vol, ce qui représente, à 100 kilomètres à l'heure, 16.000 kilomètres, tant en voyages qu'en meetings, sous les tropiques, et dans les plus mauvaises conditions d'entretien.

Après plusieurs entrevues avec M. Albert Sarraut et d'après ses indications personnelles, le programme de mes raids au Tonkin fut définitivement arrêté et accepté comme suit :

- 1° Raid de Haïphong à Hanoï, 104 kilomètres au-dessus du Delta du Tonkin.
- 2° Raid de Hanoï à Langson, 150 kilomètres, dont 70 au-dessus de la région montagneuse du Cai-Kin.
- 3° Excursion à la frontière de Chine aux environs de Dong-Dang, 40 kilomètres.
- 4° Raid de Hanoï à Nam-Dinh, 90 kilomètres au-dessus du Delta.
- 5° Meetings dans chacune des villes ci-dessus mentionnées.

J'acceptais ce programme, quoique ne connaissant nullement les pays où j'allais voler, me fiant surtout à mon Blériot, et à la bonne volonté de mon moteur dont jusqu'ici je n'avais eu qu'à me louer.

L'aviateur russe Kousminsky avait, pendant la saison d'hiver 1912, donné à Hanoï et à Haïphong deux meetings, mais il n'avait tenté aucun voyage au-dessus de la campagne tonkinoise.

J'arrivais au Tonkin en été et pendant la période la plus chaude de l'année, où les températures de 35 à 36° à l'ombre et de 45 à 48° au soleil sont constantes; néanmoins je tenais à terminer ma tournée d'études sur l'aviation aux colonies par une tournée d'études sur l'aviation au cœur même de l'Indo-Chine.

Ces randonnées en effet, devaient compléter mes notes, en ce sens que j'allais voler au-dessus de régions très différentes comme relief de celles de la Cochinchine ou du Cambodge.

UN PROGRAMME DIFFICILE A RÉALISER

La Cochinchine est un pays essentiellement plat, composé de rizières de brousses ou de plaines de joncs, d'immenses fleuves et de nombreux cours d'eau, quelques étendues marécageuses et couvertes de palétuviers (voyages de Saïgon au Cap Saint-Jacques et de Bac-Lieu à Caman).

Le Tonkin, au contraire, a très peu de régions plates; le Delta n'est qu'une faible partie de cet immense territoire qui est entièrement composé de montagnes, de forêts impénétrables et de mamelons. Les montagnes sont particulièrement rocheuses et arides. Les mamelons, d'une courbe plus onduleuse, sont couverts de hautes herbes, ce qui les rend presque aussi dangereux que les montagnes elles-mêmes.

Pendant les quelques entrevues que j'ai eu l'honneur et le plaisir d'avoir avec le gouverneur général qui prend un réel intérêt à l'aviation et qui tenait à se rendre compte, par des expériences pratiques, des services que l'on pouvait attendre de l'application de l'aviation en Indo-Chine, nous avons longuement parlé de cette question que l'on envisage du reste depuis près de deux ans, sans jamais prendre une décision définitive, craignant un échec semblable à celui de l'Afrique Occidentale. L'administration de cette colonie avait créé un centre d'aviation militaire à une époque prématurée et surtout sans aucune expérience sur une organisation aéronautique de ce genre, d'où il s'ensuivit d'énormes dépenses et de bien maigres résultats, obligeant par la suite l'administration à remettre à la Guerre cette entreprise à la condition qu'elle en accepte les lourdes charges. Il est donc très compréhensible et très sage que ni l'administration de l'Indo-Chine ni la Guerre ne veuillent se lancer dans une aventure analogue, risquant les mêmes déboires.

Une autre question devait également faire surgir bien des difficultés, des désaccords et des discussions.

Où créer le centre de l'aéronautique militaire en Indo-Chine?

La Cochinchine y tient et prétend qu'il n'y a que chez elle que l'aviation rendra tous les services que l'on doit attendre d'elle. Son pays, dit-elle, s'y prête à merveille, par ses grandes voies d'eau, ses régions plates, etc., etc... Au Tonkin c'est secondaire, il n'y a guère



MARC POURPE

L'aviateur Marc Pourpe, qui se couvre de gloire depuis un an, en Indo-Chine, par ses vols pleins de hardiesse, pour sa tournée d'études sur l'aviation aux colonies.

que dans le Delta que l'on puisse voler, les masses montagneuses sont trop dangereuses et inaccessibles à nos avions.

Le Tonkin soutient les mêmes arguments, d'où il s'ensuivit une foule innombrable d'enquêtes, de rapports, etc., qui durent depuis deux années entières.

Un groupe d'officiers fit un projet qui fut en principe accepté par le ministère des Colonies. Ce projet aurait pour but la création du premier centre et du centre principal à Saïgon. Je ne sais si mes renseignements sont exacts et si une décision quelconque a été prise donnant suite à cette proposition.

L'AVIATION EST ESSENTIELLE AUX COLONIES

Le Gouverneur général se place, comme il le doit, au point de vue de l'intérêt général de la colonie et envisage le côté politique et militaire à la fois, il m'a fait part de ses intentions, et si je ne pouvais, dès mon arrivée au Tonkin, lui donner mon impression professionnelle n'y ayant pas encore volé, maintenant que le programme ou plus exactement que les épreuves, car c'étaient de véritables épreuves, sont terminées avec succès, aujourd'hui, que j'ai volé au-dessus du Delta (raids de Haïphong à Hanoï et de Hanoï à Nam-Dinh), aussi bien qu'au-dessus de la région montagneuse (raids de Langson à la frontière de Chine et de Langson à Hanoï), j'ai démontré, d'accord avec lui, que l'on peut immédiatement appliquer au Tonkin, aussi bien qu'en Cochinchine, l'avion et l'hydravion et que les plus grands services peuvent en être attendus.

Le problème le plus délicat étant résolu et ayant convaincu les plus sceptiques que l'on pouvait voler régulièrement en Indo-Chine, sans crainte des mystérieux remous tropicaux, des sautes de vent traitres, des typhons, etc., il reste à déterminer où il serait plus logique et surtout plus avantageux de créer le centre de l'aéronautique en Indo-Chine.

La Cochinchine est admirablement desservie par toutes ses voies d'eau, qui sont sillonnées de chaloupes et de transports fluviaux de toutes sortes; en outre, d'innombrables routes aussi belles et aussi roulantes que nos meilleures routes nationales servent à la circulation des automobiles, qui, si elle n'est pas très intense pour l'instant, a une tendance, et tout le laisse supposer, à prendre de très larges proportions. Ajoutez à cela quelques voies ferrées et vous vous rendrez compte qu'il est relativement facile de communiquer d'un point à un autre de la colonie.

Tous ces moyens de locomotion sont lents, c'est certain, l'avion et l'hydravion peuvent

donner quelques avantages qu'il ne faut pas négliger surtout dans un but militaire, c'est encore vrai, mais il ne faut pas oublier que le Tonkin possède très peu de tous les avantages qui rendent la Cochinchine si fertile.

PAR L'AVION, LE DÉ-THAM AURAIT ÉTÉ SOUMIS

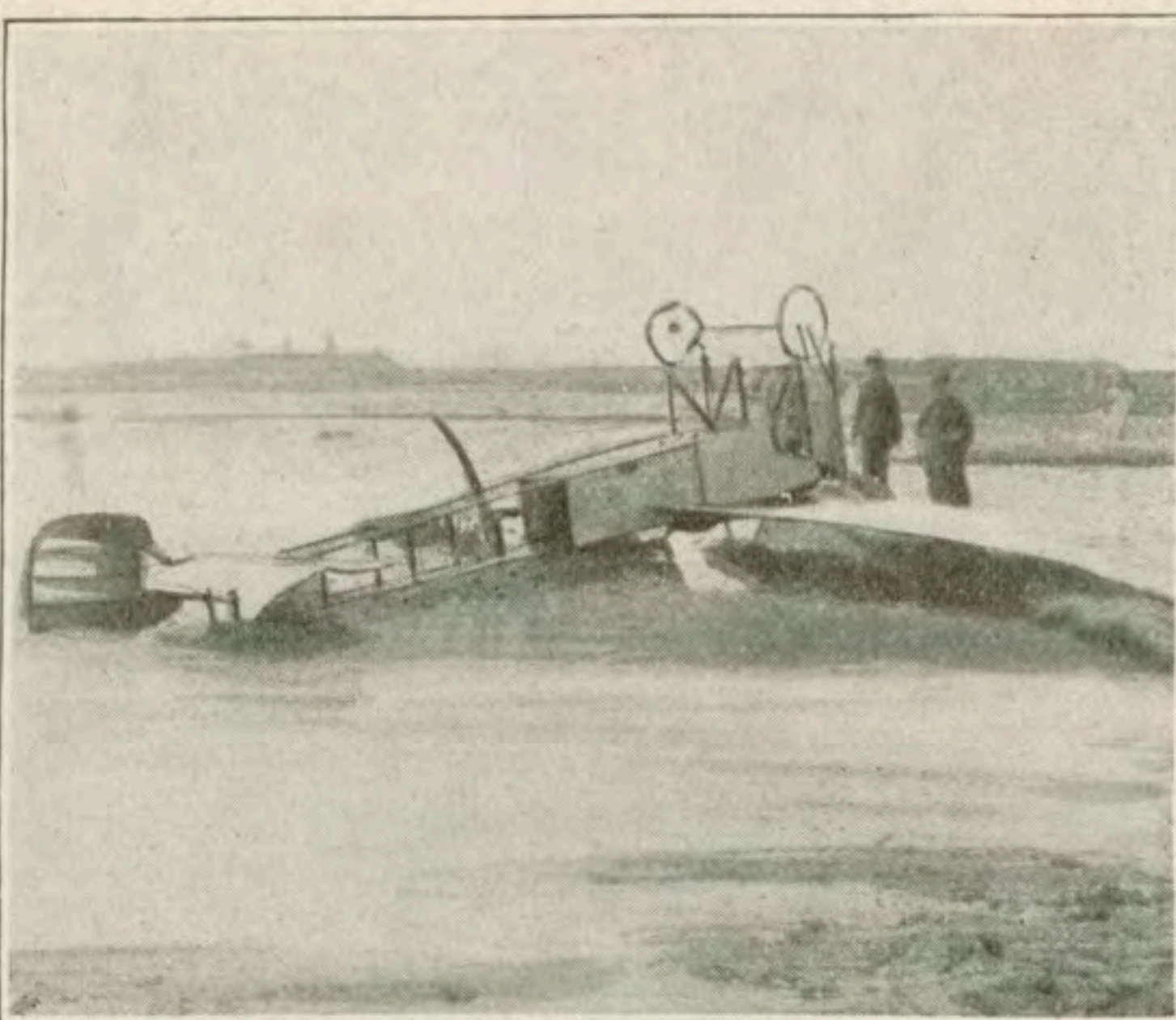
En effet, son relief accidenté ne permet pas de créer des services fluviaux aussi nombreux et aussi réguliers en toute saison; quant aux routes, elles sont peu nombreuses et dans quel état! On peut en construire de nouvelles dans le Delta, c'est très possible, du reste, en ce moment, des travaux considérables sont en cours, mais une fois le Delta passé, l'on se heurte aux rocs arides et sans espoir d'en adoucir les pics. A quel prix et comment voulez-vous faire des routes et des chemins de fer dans ce dédale de montées et de descentes abruptes où il n'y a aujourd'hui que le cheval annamite qui puisse passer partout mais avec lenteur et combien péniblement!

Avec quoi alors voulez-vous circuler et surveiller ces régions montagneuses qui constituent les quatre cinquièmes du Tonkin?

Avec quoi les garderez-vous contre les bandes de pirates Chinois de la frontière qui les infestent encore et qui terrorisent si longtemps le paysan paisible et travailleur du Delta?

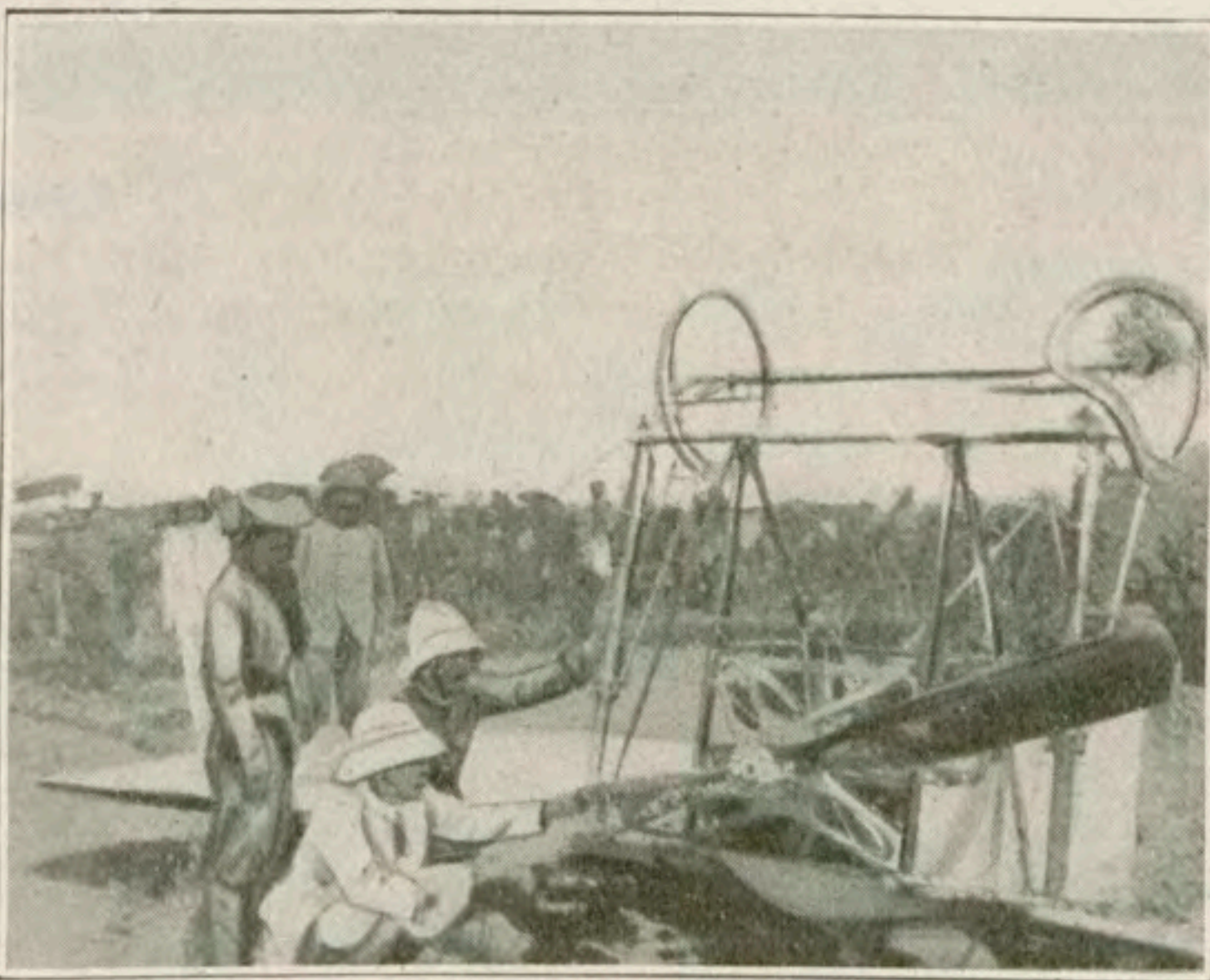
Quand on songe que l'on a traqué pendant près de vingt ans le Dé-Tham, ce sinistre bandit, dans le massif du Cai-Kin au-dessus duquel j'ai volé récemment et surtout lorsque nous nous souvenons des énergies et des existences que nous avons sacrifiées inutilement pendant tant d'années, quand on songe qu'une bande de 40 pirates, dans ces régions, a tenu en échec une colonne mixte forte de 600 soldats dont 57 ont été mis hors de combat, sans que l'on puisse s'en saisir ne pouvant les suivre ni les découvrir, l'on se rendra compte sans effort de ce qu'un avion aurait pu faire et encore davantage nous éviter de faire en pareil cas.

Le Tonkin est borné au Nord et au Nord-Est par la frontière de Chine qui a près de 1.000 kilomètres de long et qui est gardée par une poignée d'hommes. Quelques avions dans ces parages ne seraient-ils pas de la plus grande utilité? Non seulement dans un but de surveillance militaire, mais encore dans un but d'influence morale? Et en tous cas, ne concevrait-on pas davantage leur application sur la frontière de Chine qu'en Cochinchine qui n'a aucune frontière à garder et dont les côtes sont pourvues de torpilleurs et de contre-torpilleurs qui répondent mieux qu'un hydravion, pour l'instant, à l'usage que l'on veut en faire et aux résultats que l'on désire en obtenir?



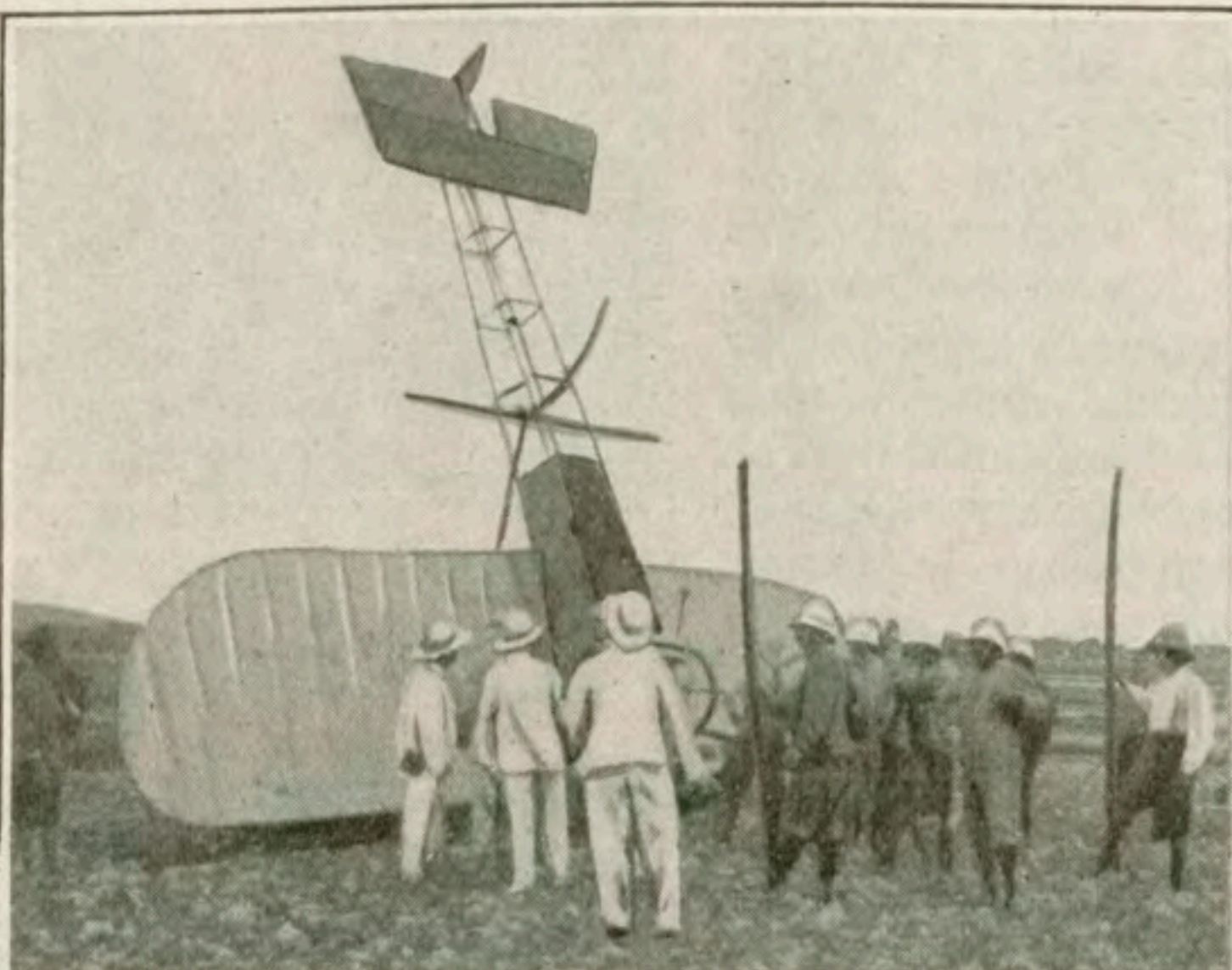
UN CAPOTAGE DE POURPE

A sa première tentative de traversée du Cai-Kin, Marc Pourpe capote dans une rizière.



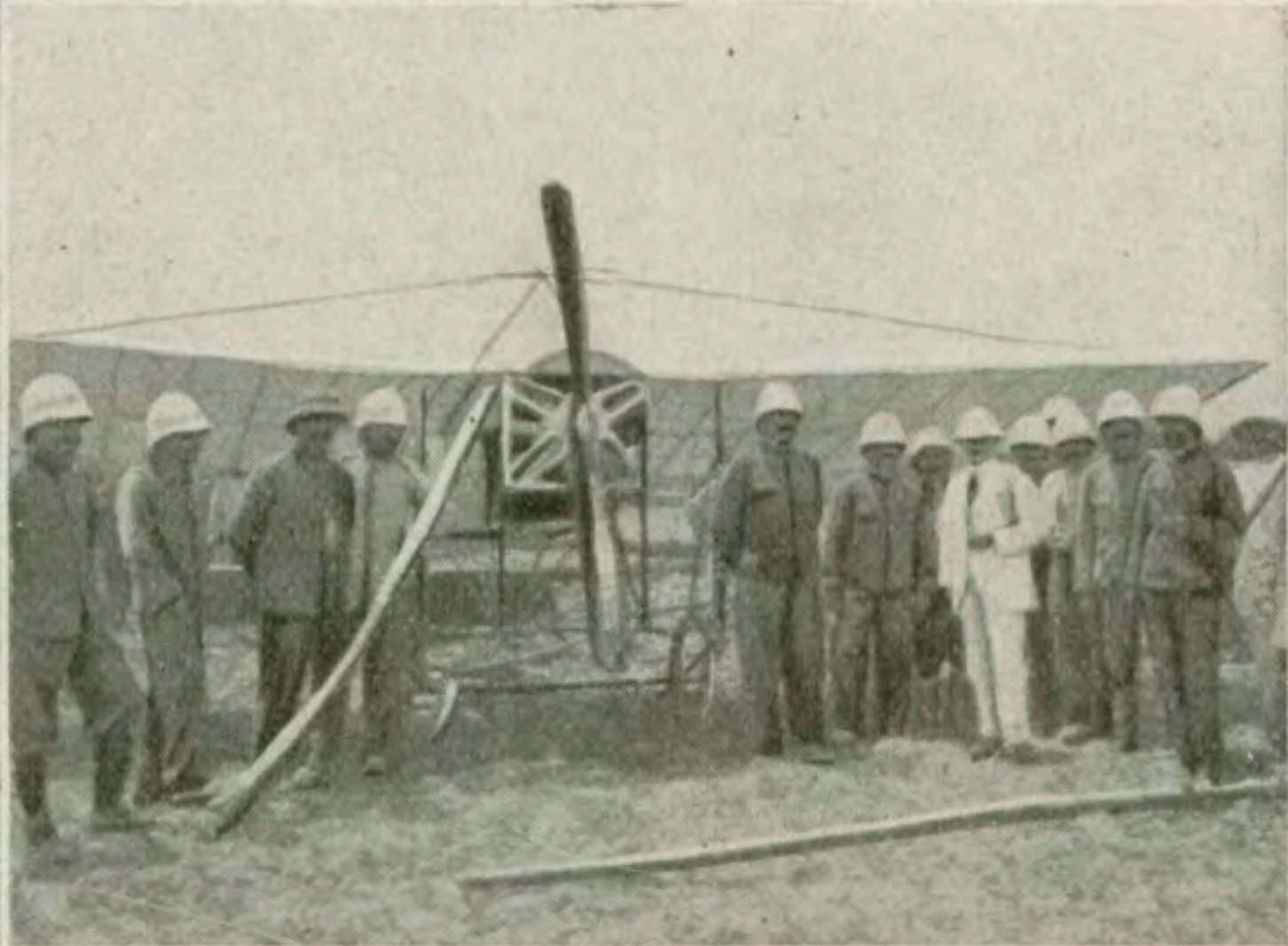
LA CONSTATATION DES DÉGATS

Marc Pourpe après l'accident, vient constater les dégâts causés par l'accident.



PAS DE MAL

La « Curieuse » est redressée après le capotage. On voit qu'il n'y a rien de grave.



AVANT LE DÉPART POUR HANOI

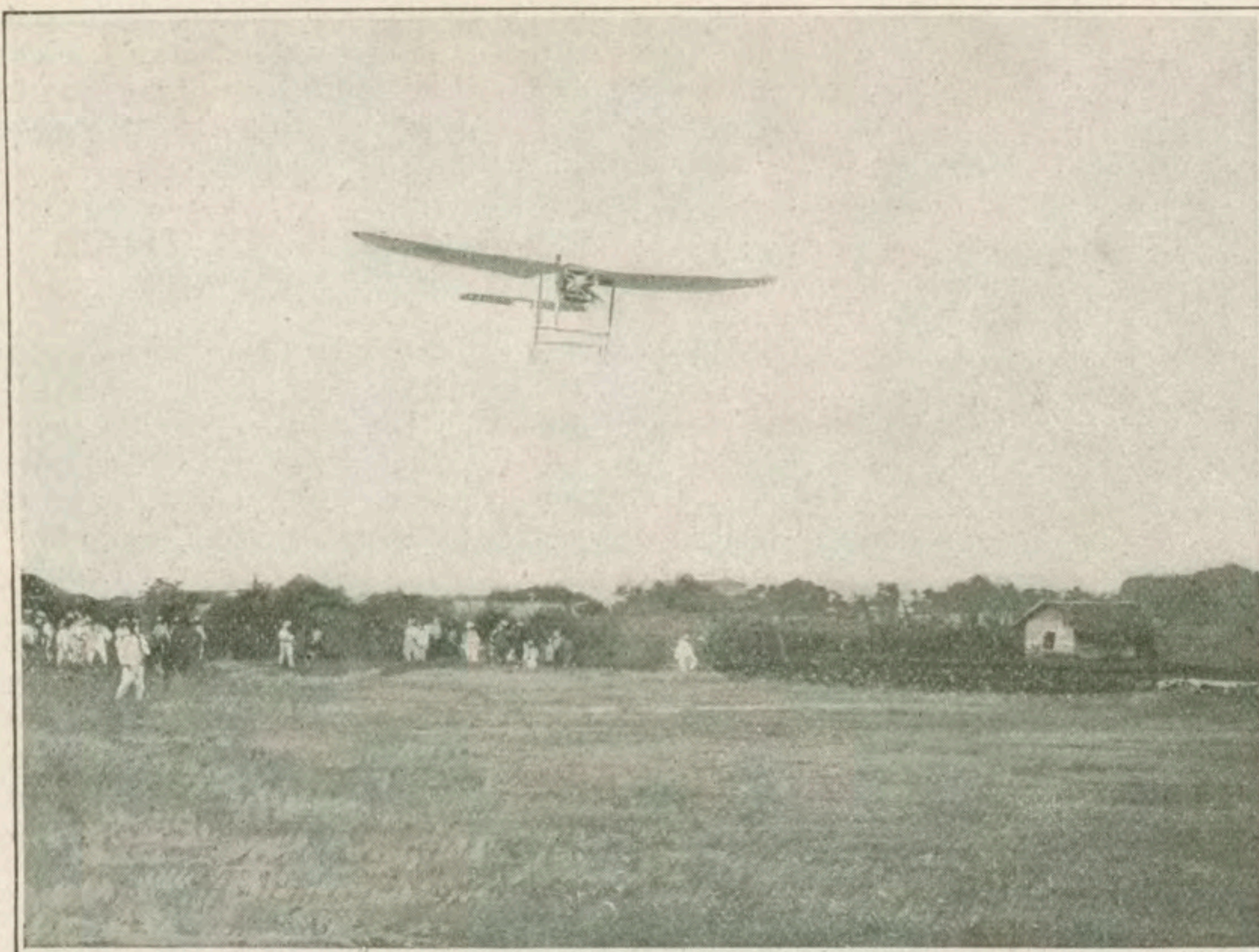
Le 27 juin, Marc Pourpe recommençait avec succès sa tentative de voyage de Langson à Hanoï.

LA « CURIEUSE » EST REDRESSÉE

La « Curieuse » vient d'être remise d'aplomb par les soldats de l'infanterie et de l'artillerie coloniale.

LE RETOUR A HANOI

Les indigènes viennent de tous côtés voir le « Batteau Volant » qui rentre en chemin de fer à Hanoï.



MARC POURPE S'ENVOLE

Le très remarquable pilote Marc Pourpe, dont on ne saurait trop louer le patriotisme, part de Haïphong pour Hanoï, le 14 juin 1913. (Monoplan Blériot, moteur Gnôme, hélice Chauvière.)

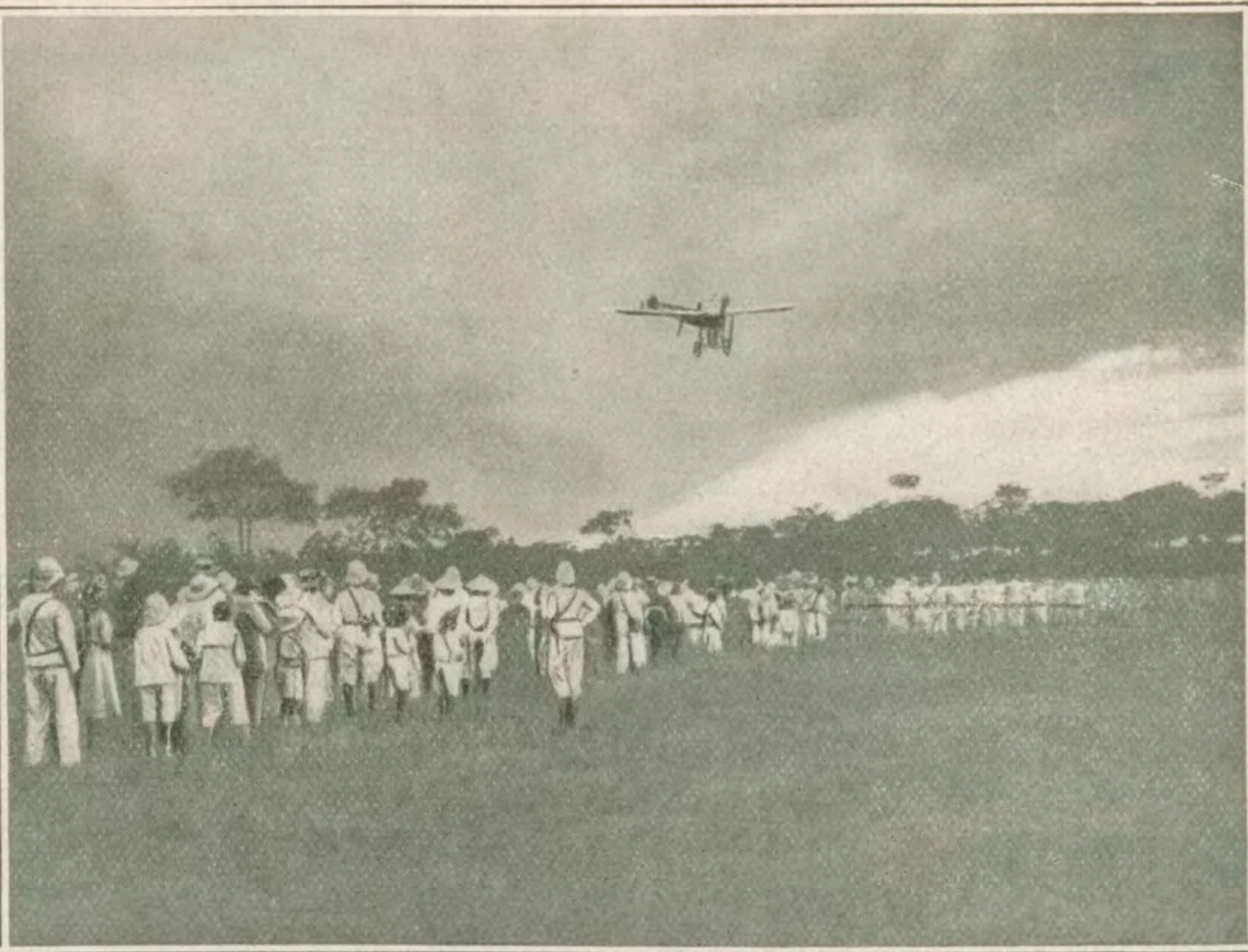
Un dernier argument en faveur du Tonkin et qui a une importance capitale, est qu'il serait logique de centraliser tous les services et d'établir le centre principal de l'aéronautique militaire aussi près que possible de l'Etat-major général et du Gouvernement général, constamment à portée du général en chef à Hanoï. Nous n'avons jamais songé en France à mettre les bureaux de l'aéronautique militaire à Marseille, Belfort ou bien encore à Reims.

Le gouverneur général de l'Indo-Chine est tout disposé à favoriser l'essor de nos avions, pour le plus grand prestige de notre pouvoir, pour le plus grand bien de notre colonie et de notre jeune industrie, mais devant les difficultés administratives et financières et devant toutes ces petites discussions il hésite et finalement, personne ne prend l'initiative de décider, maintenant que le chemin est tracé et qu'il n'y a plus qu'à le suivre.

UN RAID AU-DESSUS DES MONTAGNES, DES TIGRES ET DES PIRATES

Je terminerai cette étude en parlant un peu de mes derniers vols, qui ne furent pas toujours accomplis dans des conditions agréables. Dans ce pays, tout est difficile en matière sportive et mon appareil a perdu par suite du climat tantôt tropical, tantôt humide, une grande partie de ses bonnes qualités. J'ai autant de mal pour grimper à 950 mètres ici qu'en France pour atteindre 2.500 mètres. Lors de mon raid Langson-Hanoï, j'ai mis 35 minutes pour arriver à 950 mètres, altitude que je ne pus d'ailleurs maintenir, et pourtant mon moteur donnait son maximum.

J'avais tenté ce voyage 10 jours auparavant et j'avais été forcé d'aban-



MARC POURPE A LANGSON

Au crépuscule, Marc Pourpe vient atterrir à Langson. Il arrive sans escale de Hanoï, soit 150 kilomètres dont 70 au-dessus de la région montagneuse du Cai-Kin, peuplée de tigres et de pirates.

donner, les nuages étant trop bas et me gênant pour traverser le Cai-Kin (70 kilomètres de montagnes). Et j'avais fait demi-tour à contre-cœur pour rentrer à Hanoï alors que j'étais à mi-chemin, mais soudain, mon moteur s'arrêtait net et j'étais obligé d'atterrir dans une rizières inondée où je capotais complètement, sans me faire aucun mal et sans grande casse, puisque l'hélice elle-même n'avait rien.

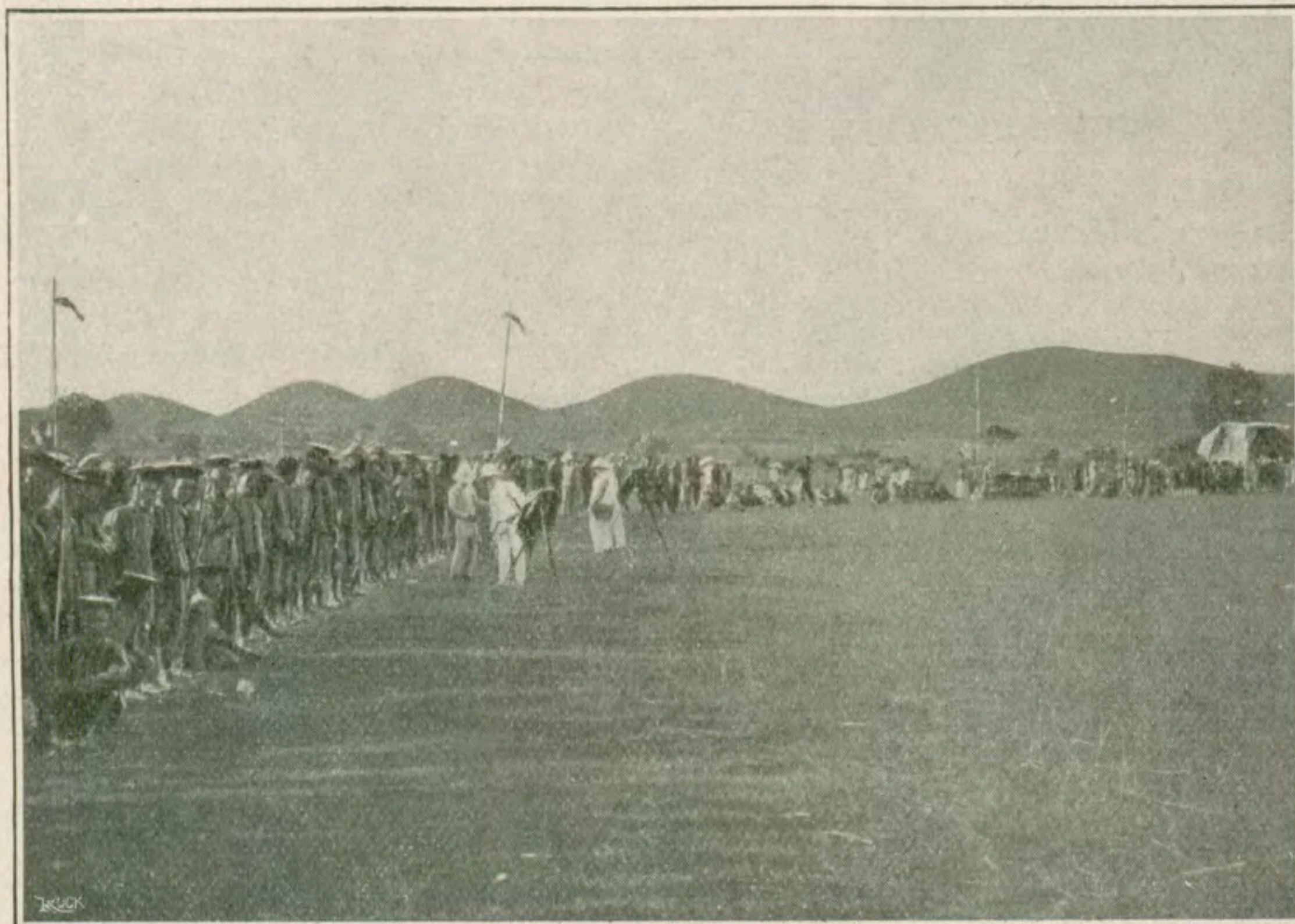
Ce raid était particulièrement dangereux, à cause des 70 kilomètres de montagnes rocheuses et à pic. Les remous y sont fréquents et profonds. Pas un terrain d'atterrissage. Et, en cas de descente forcée, je ne sais si on m'aurait retrouvé dans ce labyrinthe infernal où régnaient en maître les tigres et les pirates, qui y vivent encore malgré la mort du Dé-Tham.

Enfin, à la deuxième tentative et le soleil implacable dans le dos, je réussissais et étais accueilli avec un enthousiasme que je n'espérais pas à mon arrivée à Hanoï. M. Albert Sarraut, gouverneur général, tenait à me présenter ses félicitations et j'étais vraiment sensible à cette attention.

Je viens de terminer les épreuves qu'il m'avait indiquées, par un raid de 90 kilomètres de Hanoï à Nam-Dinh au-dessus du Delta du fleuve Rouge. Parcours de rizières inondées.

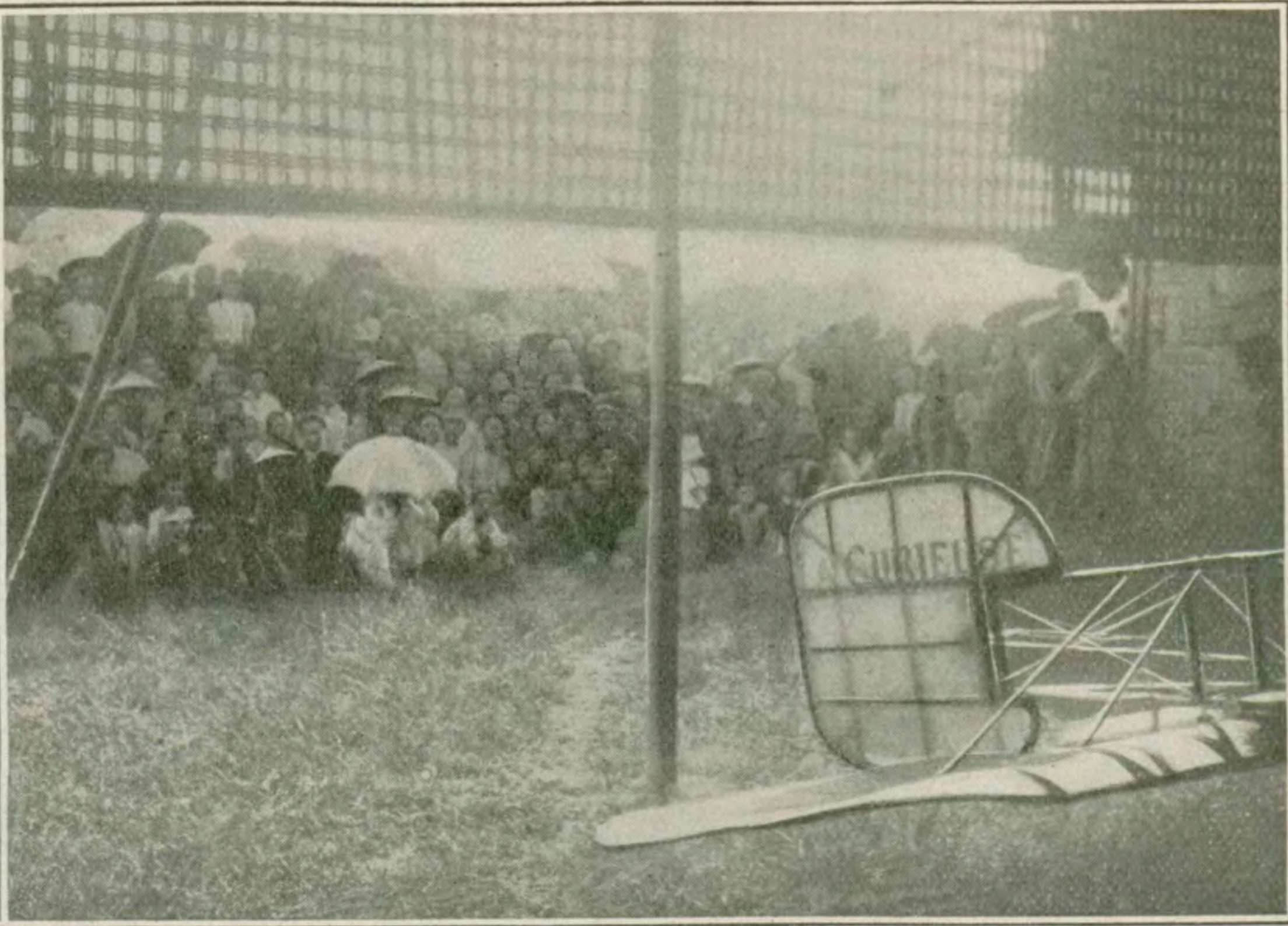
Du Tonkin, je m'en vais à Hué faire des meetings, le jeune roi d'Annam m'en ayant fait exprimer le désir.

Je ne saurais terminer sans remercier le lieutenant Salel, de l'infanterie coloniale, qui avait été attaché à ma personne par le Gouverneur général, pendant mes vols au Tonkin. Cet officier de grande valeur est en mission ici depuis 18 mois. Il a traversé les cinq régions de l'Indo-Chine dans le but de faire une étude sur l'application de l'aéroplane. Il a relevé très méticuleusement tous les points se prêtant aux atterrissages, les



LE SERVICE D'ORDRE A LANGSON

Les merveilleuses envolées de Marc Pourpe en Indo-Chine ont eu une répercussion considérable et on ne saurait trop demander au gouvernement de récompenser le hardi pilote qui, depuis 16 mois, fait tant pour la renommée française.



LES INDIGÈNES A NAM-DINH

Marc Pourpe vole depuis près d'un an toujours avec le même appareil et a accompli plus de 16.000 kilomètres au-dessus des contrées les plus dangereuses, où nul oiseau humain n'avait encore évolué.



LANGSON VU EN AÉROPLANE

Au premier plan, on aperçoit une de ces rizières inondées qui rendent si difficiles les voyages en Indo-Chine. C'est dans l'une d'elles que Marc Pourpe capota.



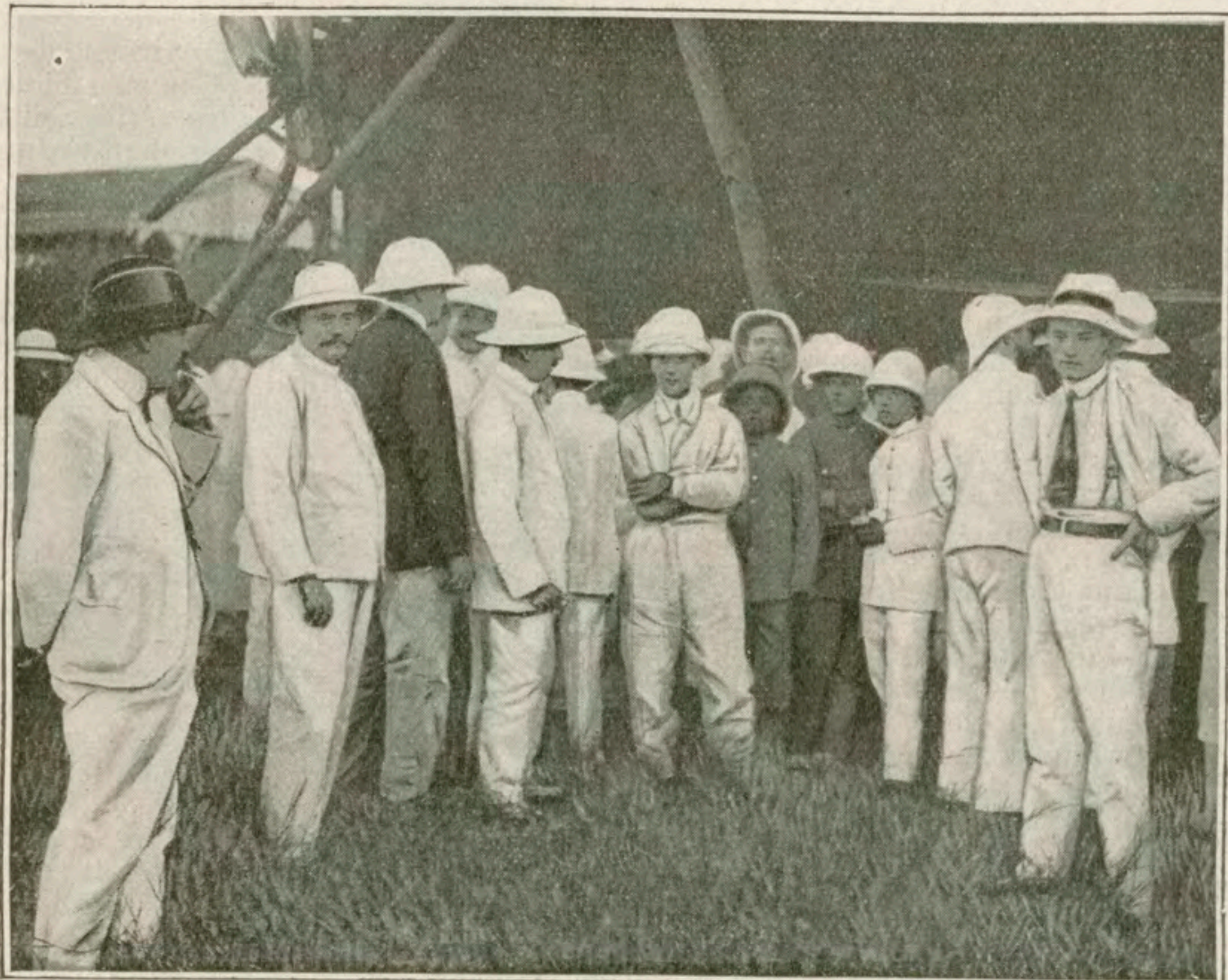
LE HANGAR A HAIPHONG

Marc Pourpe, devant son hangar de Haiphong, quelques instants avant son départ pour le premier voyage aérien au Tonkin.



L'ARRIVÉE A HANOI

MM. Albert Sarraut gouverneur général de l'Indo-Chine, et Destenay, résident supérieur du Tonkin, félicitent Marc Pourpe à son arrivée à Hanoï.



LE HANGAR DE LANGSON

Partout, Marc Pourpe a trouvé un accueil enthousiaste et ses explorations aériennes ont été faites sous l'impulsion du gouverneur du Tonkin.

points de repère et tous les renseignements ayant trait à l'aviation. Son travail a été considérable et pendant mes raids ici, je me suis uniquement fié à ses indications qui m'ont évité bien des aventures.

Le lieutenant Salel est un de ces ignorés, dont l'aviation pullule, qui sont pleins d'abnégation et de foi en la cause qu'ils défendent.

Et je dois ajouter que sa mission n'a pas toujours été facile. Il est allé dans le Laos, le Tonkin, le Cambodge, l'Annam et la Cochinchine, étudiant tous les terrains, les régimes des vents, l'état atmosphérique, empruntant les moyens de locomotion les plus divers pour réussir : cheval, mule, sampan, chaise à porteur, etc. Il est certain que le rapport qu'il donnera au ministère, en rentrant en France, fourmillera d'indications précieuses, de renseignements absolument nouveaux et permettra au gouvernement d'établir dans ces régions une aviation forte et puissante, donnant aux indigènes une haute idée des Français qui sont parvenus à maîtriser et à dompter l'espace.

LE PATRIOTISME PRIME L'INTÉRÊT PERSONNEL

Je ne suis qu'un modeste pilote, mais j'espère que la part que j'ai prise à cette première campagne aérienne en Indo-Chine portera ses fruits. J'étais parti avec mon malheureux camarade Geo Verminck pour faire une série de meetings et d'exhibitions, depuis les Indes jusqu'en Océanie. Mais dès que nous nous sommes trouvés dans les colonies françaises, l'enthousiasme que nous ont réservé les indigènes, les encouragements qu'ont bien voulu nous donner les représentants du gouvernement, nous firent changer notre programme.

Mon ami disparu, je continuai l'œuvre commencée. Je ne gagne pas d'argent, certes, mais j'ai l'intime conviction que je travaille pour la France et cette occupation n'est-elle pas autrement intéressante que la course aux grosses recettes ? Je sais que cette façon d'envisager les choses procure quelques inconvénients, mais bah ! on pense au pays, aux amis et on est vite consolé : je dois tout faire, tout. Depuis trois mois je suis sans mécanicien, c'est moi qui fais toute la besogne, avec un jeune aide, d'ailleurs très dévoué, mais qui n'avait jamais touché un oiseau mécanique avant que je le prenne à mon service. J'ai parfois des moments de découragement, mais je les surmonte facilement en pensant que je dois voler malgré tout, pour montrer aux indigènes que les Français ne redoutent rien et qu'ils sont capables de lutter par n'importe quel temps, dans n'importe quelles conditions, contre l'élément traître.

On ne peut se figurer en effet l'importance qu'attachent les habitants des colonies aux évolutions des aéroplanes. Ils nous considèrent comme les envoyés de l'être supérieur dans lequel ils ont toute leur confiance. Pour eux, nous ne sommes pas des hommes, mais presque des demi-dieux. Hélas ! notre ciel est peuplé de multiples difficultés et de maints ennuis. C'est en le constatant que je regrette que la conception des indigènes soit si éloignée de la réalité. Mais enfin, à la guerre comme à la guerre ! Je remplis une mission, j'irai jusqu'au bout, tant pis pour ce qui peut advenir.

J'espère que mon fidèle Blériot-Gnome, malgré le travail que je lui ai imposé me conduira sans incident jusqu'à la fin de ma tournée et je rentrerai alors à Paris, heureux et fier du travail accompli.

Marc Pourpe

AVIS AUX ABONNÉS

Il y a trois mois, nous annoncions aux abonnés et aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* toute une série d'améliorations que nous avons réalisées :

- 1° Couvertures en papier extra-fort et en deux couleurs ;
- 2° Publication de hors texte ;
- 3° Publication de plusieurs doubles pages par numéro ;
- 4° Suppléments, chaque fois que l'actualité l'exige ;
- 5° " Numéros Doubles ".

Le succès de notre numéro double sur l'*Éducation Physique* nous avait incité à faire paraître la première semaine de chaque mois, de juin en octobre, la *Vie au Grand Air* sur 32 pages, de façon à pouvoir étudier longuement, soit une grande idée sportive, soit l'événement important du mois.

C'est ainsi que nous avons publié des numéros doubles sur l'*Entraînement dans tous les sports*, sur les *Grands Prix Hippique et Automobile*, sur le *Tour de France* et sur l'*Aviation*.

Le succès de ces " Numéros Doubles " a été tel que nous avons décidé d'en poursuivre dorénavant la publication chaque mois. Le prochain numéro double paraîtra le 18 octobre, et sera consacré à l'*Automobile*, à l'occasion du Salon qui ouvrira ses portes ce jour-là même au Grand Palais.

En commençant cette série, nous avions averti nos abonnés qu'ils recevraient gratuitement les premiers " Numéros Doubles ", mais que, si nous venions à en poursuivre définitivement la publication, nous serions forcés de leur demander à notre tour un léger sacrifice, en portant à partir du 1^{er} octobre le prix de l'abonnement à 28 francs.

Nos abonnés bénéficieront encore d'un avantage de 5 francs, sur les acheteurs au numéro, puisqu'ils recevront, pour 28 francs :

40 numéros à 0 fr. 50.....	20 francs.
11 numéros doubles à 1 fr.....	11 —
Le Numéro de Noël à 2 fr.....	2 —
Total.....	33 francs.

Sans parler des " Numéros Doubles Exceptionnels " à 1 Fr. que nous continuerons à publier, chaque fois que l'actualité l'exigera, ni des primes et avantages de toute nature énumérés au " Carnet Multiprimes ", dont l'envoi est fait contre 50 centimes.

L'abonnement, pour l'étranger, sera porté à 32 francs.

UN GRAND CONCOURS

La *Vie au Grand Air* prépare actuellement un grand concours sportif, auquel pourront participer tous nos lecteurs. Les conditions de ce concours, doté de plus de 20.000 francs de prix, seront publiées dans le numéro du 4 octobre.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

La crise de l'Aéro-Club

Eh ben ! m'a dit mon concierge, lorsque je suis revenu de la mer, ces jours derniers, eh ben, mon bon monsieur, il paraît que ça ne va pas à votre Aéro-Club ?

Mon concierge est homme de sport, et il a adopté, on le voit, la prononciation sportive.

— Comment ça ne va pas ? Ça va très bien ! J'ai payé ma cotisation.

— Des fois tout de même, que j'ai lu dans les journaux, il paraîtrait que nous sommes censément comme trahies en aviation. Y avait déjà la trahison de l'aviation militaire, que j'ai lu que les généraux n'en fichaient pas une secousse, et maintenant que c'est les civils. Pauvre France ! ajouta-t-il, en manœuvrant le cordon, avec une dextérité digne d'un champion du ballon libre, tirant sur la corde de soupape.

Tout ça, conclut-il, c'est la faute aux types qui s'ont fait arranger par Deperdussin. Une supposition que Deperdussin aye eu toujours de la galette, personne n'aurait rien dit. Il aurait pas été arrêté, et il aurait été nommé trésorier de l'Aéro-Club, comme disait le *Matin*. Tout ça s'arrangera, monsieur

n'a qu'à pas se faire de bile. Il est arrivé, en son absence, trois petites factures pour monsieur...

Hier, mon concierge a levé les bras au ciel. « Je l'avais bien dit à monsieur, tout s'est arrangé. Y en a un qui s'en va, et un autre qui rentre. C'est comme à l'Ambigu, au centième acte. Ceusses qu'ont fait du tort à la jeune fille on les colle dans une trappe, et ils s'en vont, et l'autre, le bath type qu'on avait fichu à l'eau au troisième acte, en le prenant par les pieds, et en le balançant dans la rivière, il revient épouser la jeune fille. Il est arrivé ce matin, pour monsieur, une petite facture... »

C'est vrai, tout s'arrange, tout seul. Il n'y a d'éternel que les factures, et de réel que les créanciers.

WHIPPER.

AVIATION

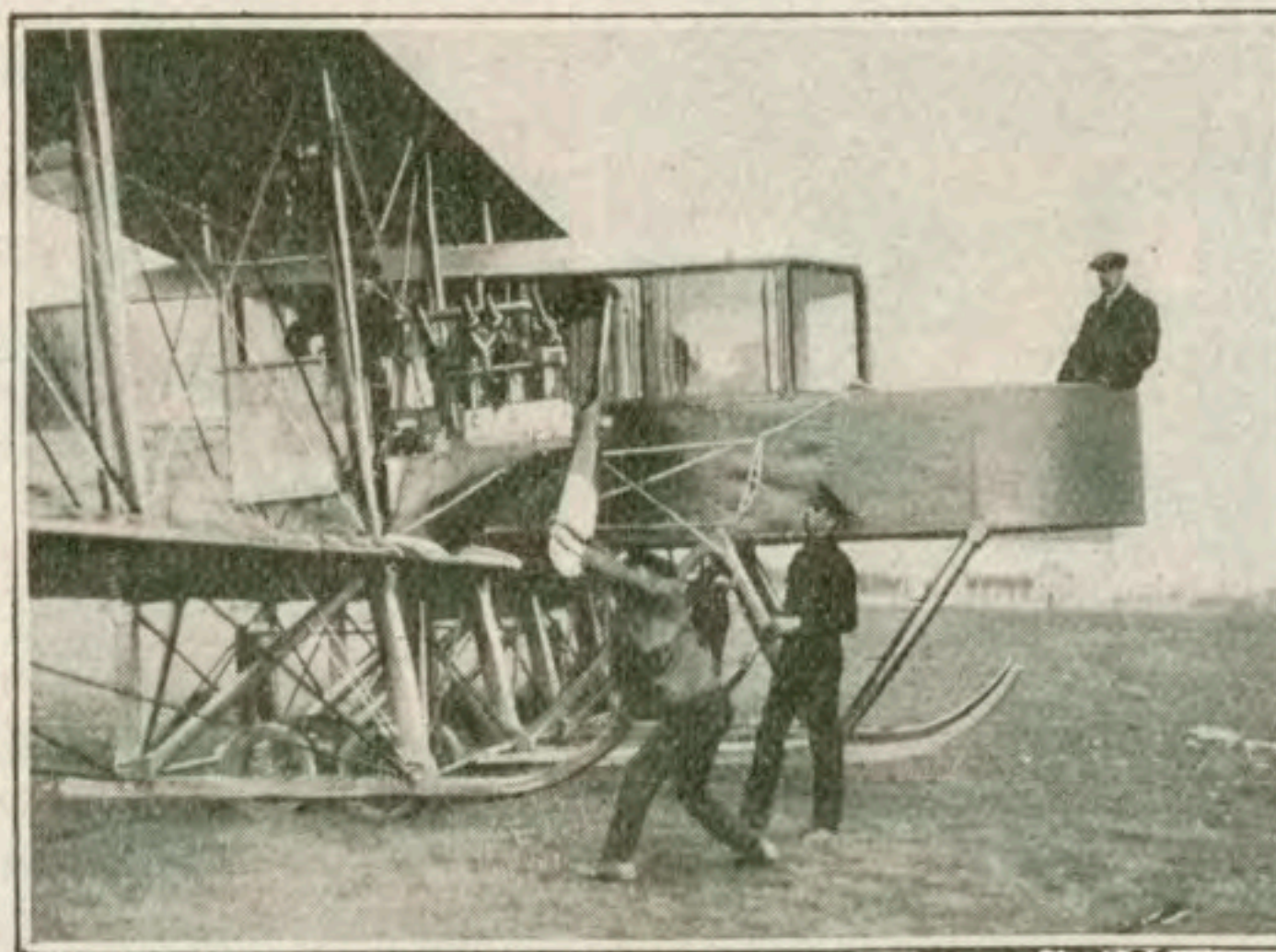
Le " Grand "

L'aéroplane géant de Sikorsky.

LES journaux sportifs ont annoncé le record mondial de durée avec sept passagers, battu le mois dernier par un aéroplane russe d'un nouveau système : le " Grand " de Sikorsky.

Tout d'abord, les dépêches de Saint Pétersbourg avaient indiqué la durée du vol comme étant de 1 h. 54 m. Bientôt après, le correspondant pétersbourgeois de l'*Aéro* réduisit cette durée à 1 h. 4 m., et, par suite, l'aviateur français Frangeois eut le droit de réclamer, dans le même journal, la priorité du record, puisqu'il avait volé, en mai dernier, durant 1 h. 13 m., également avec sept personnes à bord.

De fait, cette performance de Frangeois mérite d'autant plus d'être rappelée qu'elle fut accomplie avec un aéroplane de construction et de dimensions habituelles. Mais ce fait enlève précisément toute possibilité de comparaison entre le vol — quelle que



LA NACELLE DU " GRAND "

soit sa durée — de l'appareil de Sikorsky et les records divers, de durée, de hauteur ou de vitesse, établis jusqu'ici par tous les appareils de systèmes déjà connus.

L'intérêt de l'épreuve décisive du " Grand " est ailleurs, et la *Vie au Grand Air* se doit de le définir exactement, dès lors que cette épreuve confirme la réalité de la belle découverte de Sikorsky, accueillie au début avec incrédulité. Nous en parlons, au reste, d'après les renseignements que nous ont fournis des témoins autorisés des vols du " Grand " et aussi d'après les données que le constructeur même du nouvel appareil a bien voulu, sur notre demande, nous adresser directement.

La description première des essais du " Grand ", apparaissant comme un véritable navire aérien plus lourd que l'air, avait surpris les cercles sportifs français, parce qu'on savait que l'industrie aéronautique était, en Russie, encore dans un état rudimentaire et que nos amis les Russes faisaient venir leurs appareils de France, ou bien construisaient, dans leurs deux usines, uniquement des monoplans Nieuport et des biplans Farman. Il leur manquait donc l'expérience et l'outillage qui permettent jusqu'ici à la seule industrie française de prendre dans ce domaine toutes les initiatives.

Mais on ignorait, d'autre part, que Igor Sikorsky n'était point un novice dans la construction d'avions. Bien que jeune étudiant encore de l'Ecole technique de Saint-Pétersbourg, il a, depuis deux ou trois ans, procédé à des recherches, construit plusieurs appareils de son système, et est parvenu à faire primer son " Sikorsky B " au concours militaire d'aviation, organisé l'année dernière à Saint-Pétersbourg. Il reçut le premier prix de 30.000 roubles

(80.000 francs), pour avoir couvert 113 kilomètres à l'heure avec une charge de 440 kilos, alors que des appareils de marques très connues furent classés deuxième et troisième, avec 104 kilomètres à l'heure et 340 kilos de charge, et 86 kilomètres et 355 kilos.

C'est que, dès ses débuts de constructeur, Sikorsky s'était posé pour tâche de trouver un système d'appareil permettant à la fois d'effectuer de longs vols, de développer une grande vitesse et de soulever une lourde charge. Et ses efforts furent couronnés par le succès que nous venons de mentionner.

Il l'avait obtenu avec un appareil de dimension habituelle. Or, fait-il remarquer dans la notice qu'il a bien voulu rédiger à notre intention, « la construction des petits appareils est parvenue à un tel degré de perfection que de nouvelles découvertes dans cette voie deviennent de moins en moins probables. La nouvelle tâche de l'aviation moderne est dans l'accroissement des dimensions des appareils. »

Tel est le principe qui a guidé Sikorsky dans ses recherches, et le " Grand " fut sa première réalisation. C'est un biplan, dont la surface portante supérieure, plus grande que l'inférieure, est de 27 mètres d'envergure, l'étendue totale est de 130 mètres carrés. Son poids est de 3.000 kilos, et il soulève 800 kilos de charge, en plus de son équipage de dix à douze personnes et de combustible pour vingt heures de vol.

Il est muni de quatre moteurs " Argus " de 100 chx chacun, faisant actionner quatre hélices. Le fuselage est en bois, terminé à l'avant par un balcon pour l'observateur. En arrière du balcon, est une spacieuse cabine vitrée (plus de trois mètres de long), avec deux volants de direction. Puis viennent une autre cabine pour passagers, les dépôts de provisions et de combustibles, un couloir et, enfin, une troisième cabine, avec couchette pour le pilote en repos.

Fait à noter : l'appareil peut continuer sa marche avec trois ou même deux moteurs sur les quatre dont il est muni ; cela permet aux mécaniciens de surveiller et, au besoin, de régler les moteurs en plein vol. Les moteurs étaient primitivement placés par deux de chaque côté de l'appareil, l'un derrière l'autre. S'étant aperçu pendant les essais que cette disposition empêchait les deux hélices antérieures d'utiliser toute leur puissance propulsive, parce qu'elles recevaient l'air déjà rarifié par les hélices postérieures, Sikorsky plaça les quatre moteurs en ligne horizontale. Auparavant, l'appareil a pu déjà développer une vitesse de 110 kilomètres à l'heure ; avec la nouvelle disposition des moteurs et de leurs hélices, le " Grand " a couvert 90 kilomètres en 40 minutes, soit 135 kilomètres à l'heure. C'est au lendemain de cette dernière épreuve qu'il vola pendant 1 h. 4 m. (ou 1 h. 54 m. d'après une autre version) avec sept personnes à bord.

L'autre particularité intéressante à signaler est la stabilité parfaite de l'appareil. Un rédacteur du *Vetcherniï Vrémia*, qui a pris place à bord du " Grand " avec quatre autres passagers, assure dans son journal : « Durant le vol, j'ai pu me rendre compte du parfait équilibre de l'appareil. Les passagers et les pilotes passaient d'un bout à l'autre de la grande cabine et firent des mouvements brusques, sans que la marche de l'appareil en fut en rien troublée. »

Lors d'une autre épreuve, on fit arrêter deux moteurs à la fois et du même côté, le mécanicien monta sur le plan supérieur pour les vérifier, et le " Grand " poursuivit néanmoins sa marche avec une entière stabilité.

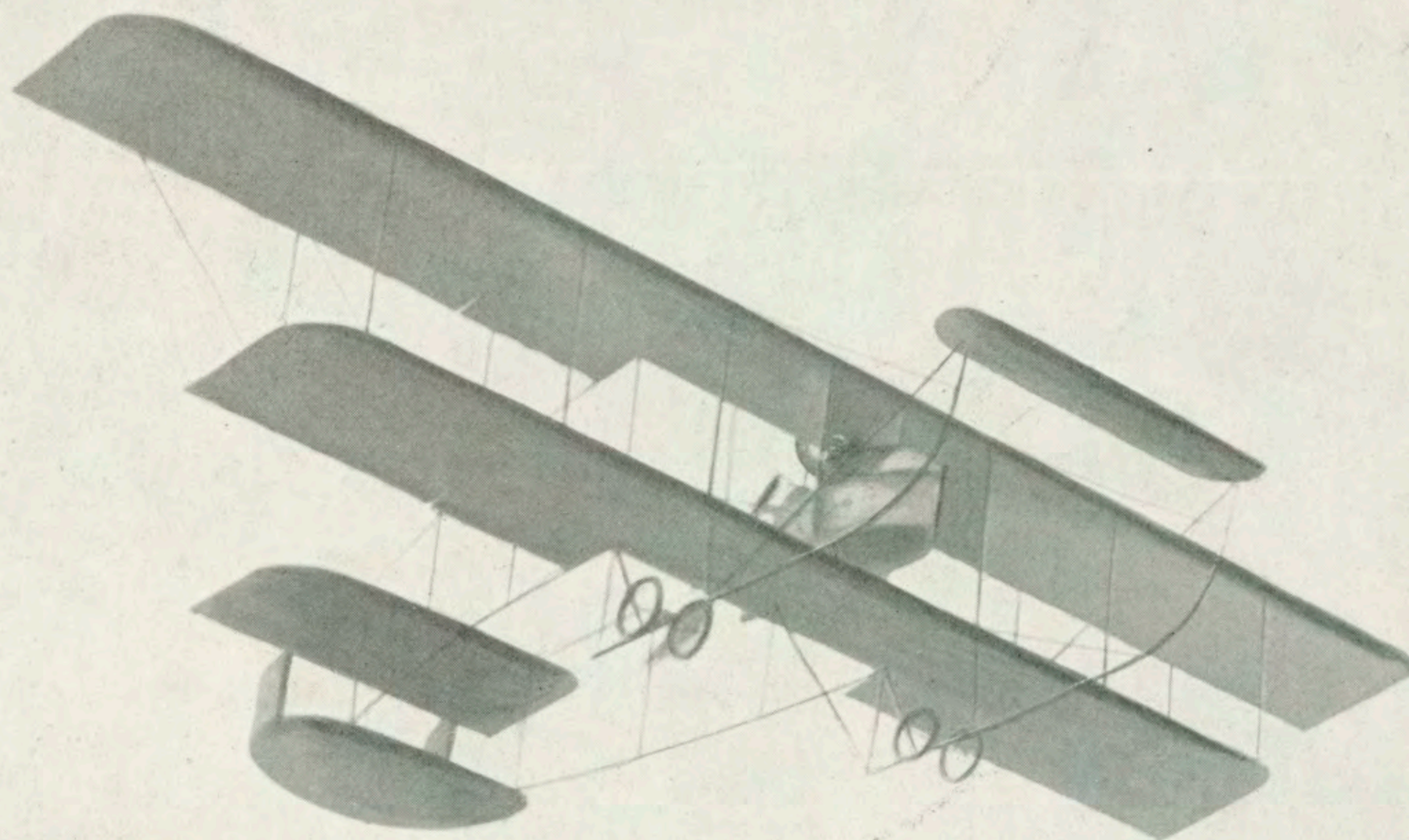
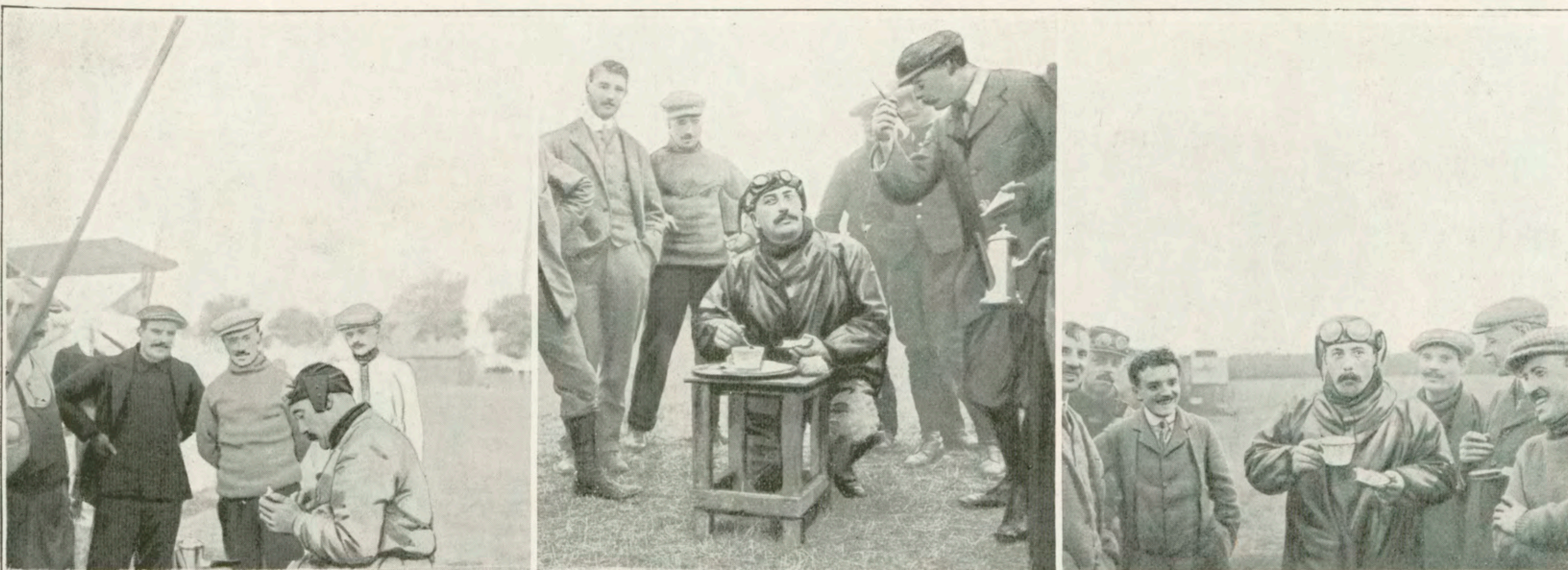
L'impression que produit le vol de l'avion géant sur les spectateurs est, d'ailleurs, saisissante. Le champion de l'aviation russe Vassiliev, de passage à Paris, m'a fait part de la sienne tout récemment : « Lorsque j'ai vu le " Grand " voler au-dessus de Saint-Pétersbourg même, dit-il, j'ai pu mesurer toute l'étendue de la conquête de l'air par l'homme. Ce fut extraordinaire ! Imaginez-vous un immense oiseau, un oiseau réellement, déployant ses ailes gigantesques au-dessus de vous, virant avec une aisance surprenante, s'éloignant, s'approchant, ne trahissant sa construction mécanique que par le bruit de ses moteurs. Ajoutez à cela que Sikorsky n'est pas moins habile pilote, gardant tout son sang froid, qualité essentielle du vrai aviateur. »

On ne méconnaîtra pas la valeur de ce témoignage, la maîtrise et la compétence de Vassiliev étant avérées autant en France qu'en Russie.

Cependant, si réelles que soient les qualités de l'aéroplane géant, sa grandeur même comporte des désavantages dont le plus sensible est sa moindre maniabilité par rapport aux avions de dimension réduite.

De même, il ne se démonte ni se transporte aussi facilement que ces derniers : deux qualités précieuses pour le service de reconnaissance aérienne.

E. HALPÉRINE-KAMINSKY.



UN RAVITAILLEMENT

L'aviateur Fourny, dans sa lutte pour la Coupe Michelin, a réussi à dépasser les 10.000 kilomètres après 14 jours de vol.

EN VOL ET AU PETIT DÉJEUNER

On ne se figure pas l'effort athlétique que doit fournir l'aviateur qui vole chaque jour plus de 700 kil. (Moteur Renault, essence Automobiline, huile avion D. F.)

FOURNY, LE MODERNE DERVICHE TOURNEUR

La Coupe Michelin, cette année, exige un parcours minimum de 2.000 kilomètres, accompli de la manière suivante : chaque jour, entre le lever et le coucher du soleil, le pilote doit faire un vol à la moyenne de 50 kilomètres à l'heure sur un circuit déterminé. S'il s'arrête un jour, sa tentative est terminée. Il s'agit donc de totaliser la plus grande distance dans le plus grand nombre de jours consécutifs. Fourny, homme méthodique, résistant et courageux (n'est-il pas le recordman du monde du vol sans escale par 13 heures

de vol ?) a considéré que « rien ne servait de courir qu'il fallait partir à point ». Il ne cherche pas à accomplir quotidiennement des distances fantastiques, ne voulant pas atteindre le maximum un jour pour s'en ressentir le lendemain. Il fait simplement 7 tours de 101 kilom. 200, — le 1^{er} septembre, ou pour fêter le nouveau mois, il en fit 8, — après ses 708 kilom. 400, il va se reposer pour recommencer le lendemain, malgré la pluie, le vent et la brume. Il a commencé le 25 août et, le 7 septembre, il dépassait les 10.000 kilomètres.



LES ENTRAINEURS SE REPOSENT
Les entraîneurs sont à la peine, mais non à l'honneur et cependant on ne saurait trop louer leur dévouement et leurs efforts successifs.

LE TRIOMPHE DE GEORGET
Georget gagna en 1903, finit 2^e derrière triompha chaque année. Cette année Georget couvrit 910 kil. (Bicyclette Automoto, pneus Continental.)

LÉON GEORGET, ÉTERNEL

Le vingtième Bol d'Or a été l'apanage de Léon Georget qui, pour la septième fois consécutive et la huitième fois en tout a triomphé avec une tranquille aisance, laissant son suivant immédiat, Godivier, à 2 kil. 500 derrière lui. Il faut reconnaître d'ailleurs que l'écart aurait pu être encore plus considérable, car Georget descendit plusieurs fois sans y être obligé. Cet homme est vraiment stupéfiant, et pourtant, jusqu'au moment où la pluie obligea les organisateurs à quitter Buffalo pour le vélodrome d'Hiver, il n'était pas premier, ayant été retardé par une crevaisson. Rarement il fut obligé de fournir autant d'efforts pendant la nuit pour

LA COQUETTERIE DE GEORGET
Léon Georget tient avant tout à sa tenue. Nous le représentons en haut, changeant de maillot pour la dernière heure. En médaillon, Georget avant le départ. (Bicyclette Automoto, pneus Continental).



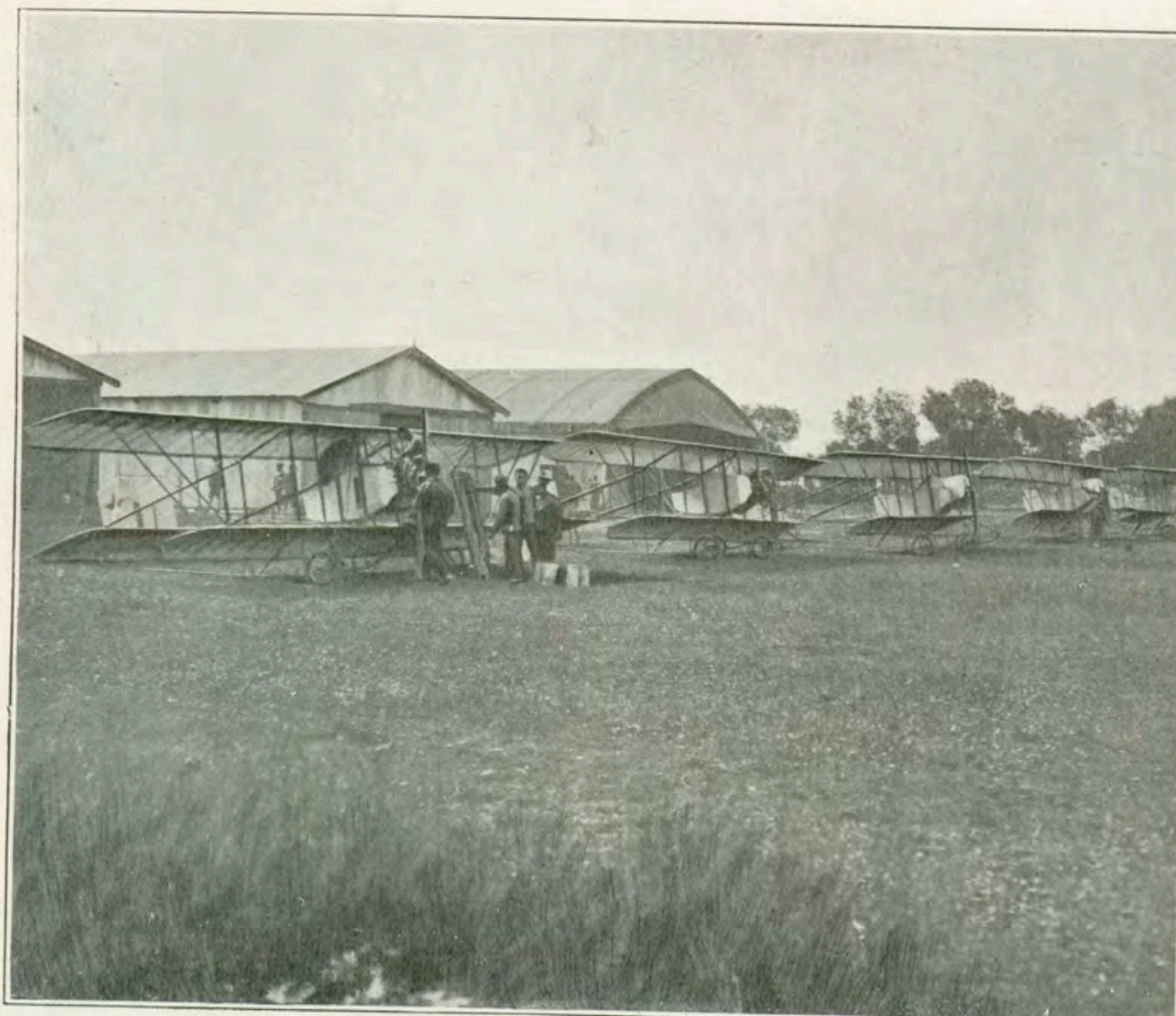
LÉON GEORGET
Petit-Breton en 1904 et depuis 1907 la course ne dura que 22 h. 8 m. et Automoto, pneus Continental.)

GODIVIER SE FAIT MASSER
Marcel Godivier, très courageux, après un début de course fantastique, dut s'incliner finissant 2^e à 94 tours, soit à 25 kil. 500, de Georget.

VAINQUEUR DU BOL D'OR

fatiguer Vanderstuyft et Godivier, mais la qualité devait triompher et dès le petit jour, le glorieux coureur totalisait les tours d'avance. Jusques à quand gagnera-t-il? On conçoit mal qu'il puisse être battu et pourtant ce sera fatal. Je crois que l'homme qui y réussira sera celui qui, ne participant pas aux chasses du début, suivra un tableau de marche méthodique ainsi basé par exemple : 42 kil. à l'heure pendant les 12 premières heures, 40 kil. à l'heure pendant les 12 dernières soit au total 984 kil. et même avec un peu de tête et... de souffle à la fin, ce coureur pourrait peut-être dépasser le cap des 1.000 kil.

BON COUREUR ET BON PERE
Vanderstuyft (pneus Continental) premier à Buffalo, fut dépaycé au Palais des Sports et finit 3^e à 28 kil. En haut, nous le représentons avec sa femme et son bébé. En médaillon, Godivier.



L'ESCADRILLE CAUDRON A PEKIN

MM. Caudron, les constructeurs d'aéroplanes bien connus, nous ont adressé les photographies que nous reproduisons et qui constituent des documents sensationnels. Ce sont les seules qui aient été prises au-dessus de Tien-Tsin et de Pékin.



PÉKIN VU D'AÉROPLANE

Cette photographie représentant Pékin rappelle beaucoup celles des villes européennes. Mais si on étudie le document, on se rend compte de l'originalité de la cité chinoise, ville immense aux multiples demeures.

Un raid, qui fera date dans l'histoire de l'aviation en Chine, vient d'être accompli entre Pékin et Tien-Tsin. Il a été exécuté, le 4 juillet dernier, par MM. Caudron et le lieutenant Bon. Partis du parc de chasse de Pékin, à 6 h. 50, ils atterrirent sur l'hippodrome de Tien-Tsin, à 8 h. 10, couvrant les 125 kilomètres qui séparent les deux villes.

Le lendemain, avant de retourner à Pékin par la voie des airs, M. Caudron



LA COLONIE EUROPÉENNE DE TIEN-TSIN

Nous voici au-dessus de Tien-Tsin, mais au-dessus de la colonie européenne, dont les maisons ressemblent étrangement aux villas françaises. Le consulat de France est situé au premier plan, sur les bords du Pei-Ho, juste au milieu du document. Le Pei-Ho est sillonné par de nombreuses embarcations. De l'autre côté du fleuve se trouvent les multiples voies ferrées.

PÉKIN-TIEN-TSIN EN AÉROPLANE

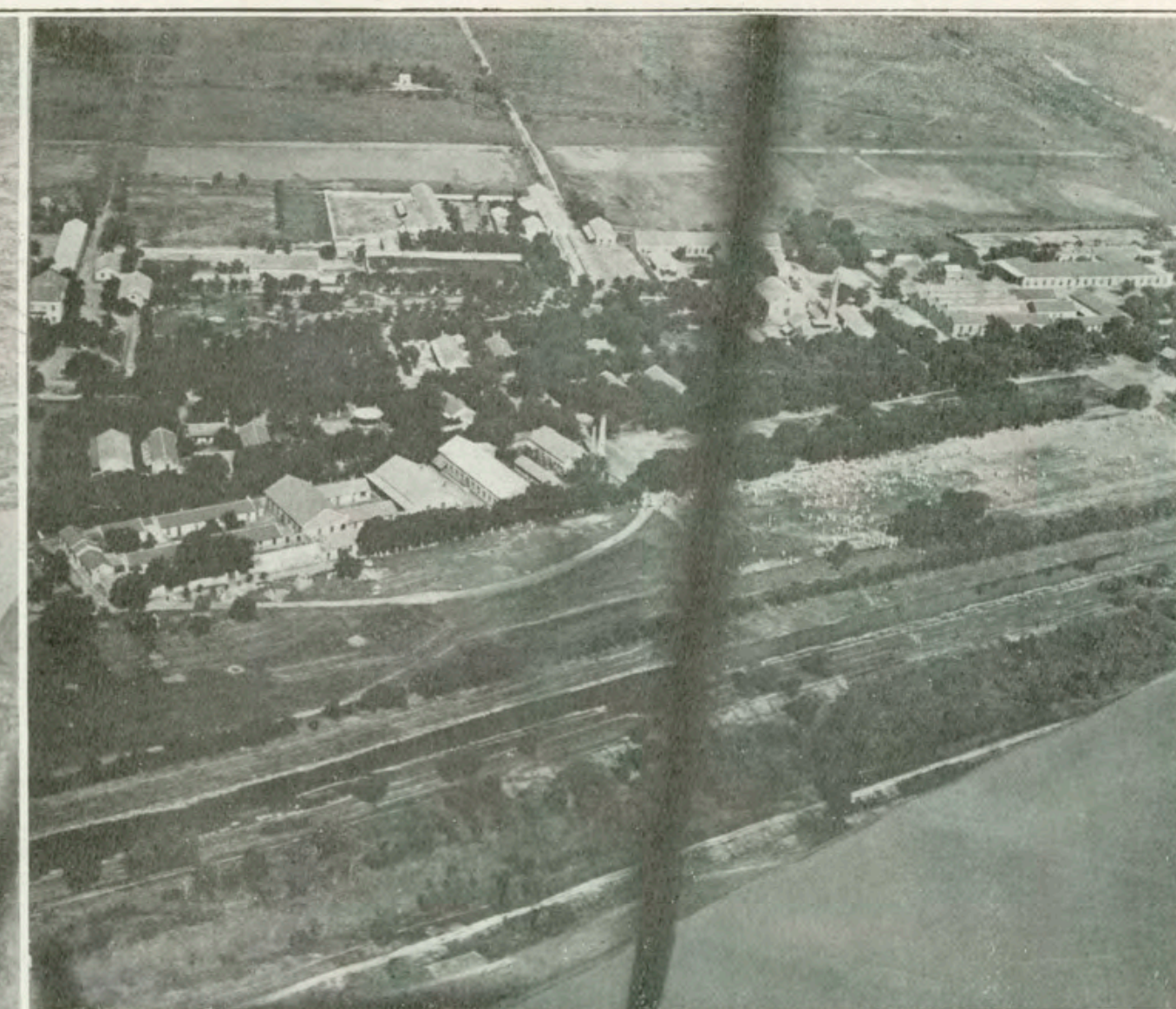
exécutait au-dessus de Tien-Tsin de nombreux vols avec passager. C'est au cours de ces évolutions que fut prise une partie des documents que nous reproduisons.

Dans quelques jours, les douze biplans français, parfaitement au point, les hangars spacieux et les ateliers modèles seront remis au Gouvernement chinois, représenté par l'Etat-major de l'armée. Désormais, la Chine, au point de vue aviation, grâce au concours de la France, n'a plus rien à envier aux autres nations.

D'ici peu, elle possédera des officiers aviateurs en grand nombre ainsi que des mécaniciens, dont l'apprentissage va commencer bientôt.

La création d'un champ d'aviation et d'un cours de pilotage n'aura demandé que quelques mois.

« Le Gouvernement chinois, espérons-le, n'oubliera pas à qui il doit ces succès. Souhaitons que cela lui serve enfin d'indication, déclarait notre confrère le Journal



LA CASERNE FRANÇAISE DE TIEN-TSIN

Vue de la caserne française de Tien-Tsin et de l'Arsenal de l'Est. On aperçoit les soldats de l'infanterie coloniale qui s'empressement sur le terrain de manœuvres pour admirer le biplan. (Les biplans de Chine sont des Caudron, munis de moteurs Anzani 6 cyl. 40 ch.)

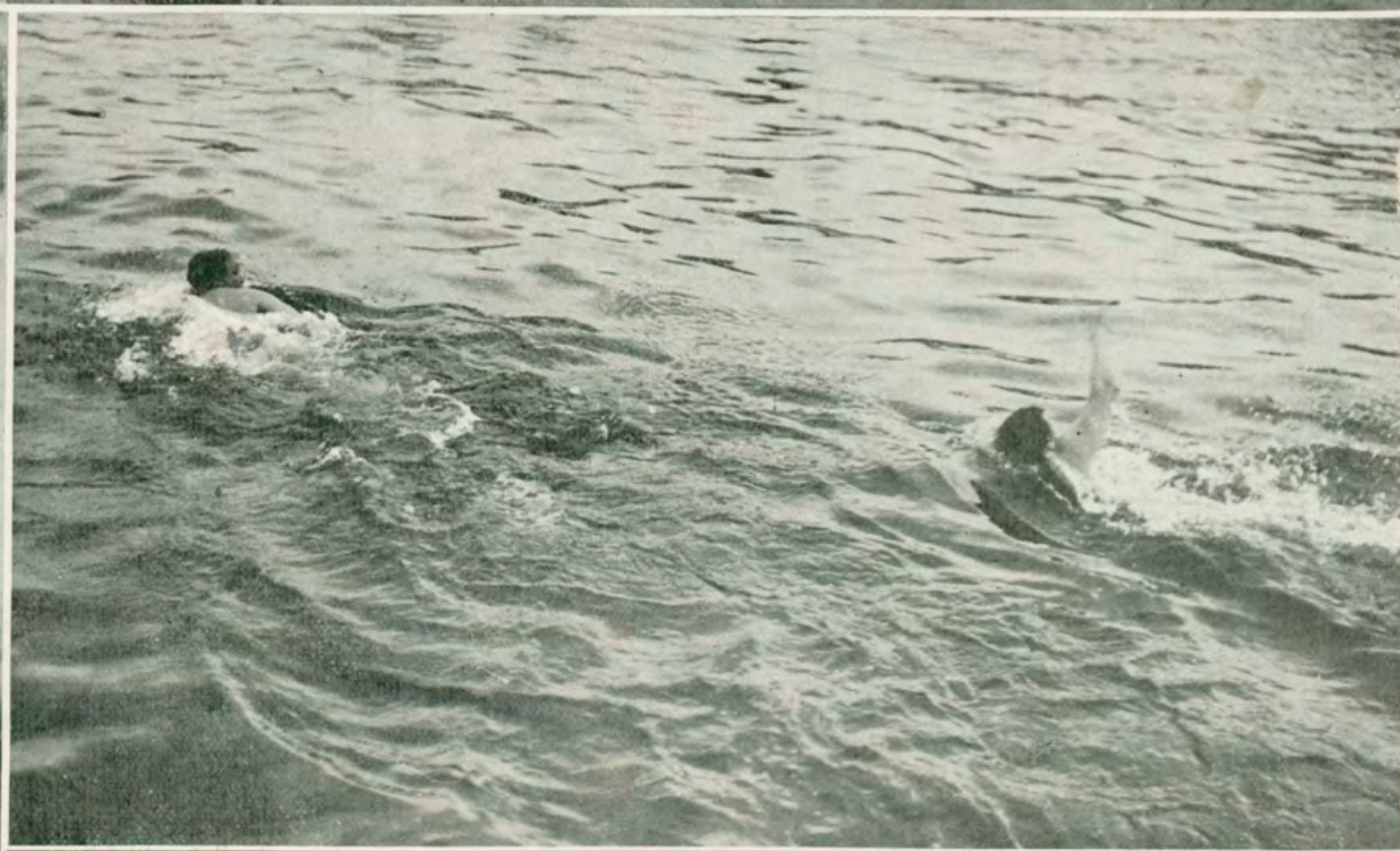


UNE VUE DE PÉKIN

Cette photographie de Pékin est prise au-dessus de la maison du colonel Brissaud et montre le quartier de l'Oueri. A gauche du lac, dans le prolongement de l'île, se trouve la demeure du Président de la République.

de Pékin. Si, de toutes parts, on avait à constater la même activité, les mêmes efforts et les mêmes progrès, la Chine n'aurait pas à se débattre au milieu de tant de difficultés.

Nous devons ajouter que nous pouvons envier à la Chine l'empressement avec lequel elle a adopté la nouvelle locomotion et nous féliciter que la France ait été choisie par elle pour lui livrer des appareils.

**BILLINGTON ET JARVIS APRÈS LE DÉPART**

Billington accomplit les 11 kilom. 700 du parcours en 1 h. 59 m. 26 s., et la triomphatrice, Mlle Alice Pezet, en 2 h. 51 m. 55 s. Les handicapés avaient fait partir Billington et Jarvis 1 h. 35 après les limitwomen. En haut, Billington avant l'arrivée.

BILLINGTON, LE GEORGET DE

Notre excellent confrère, l'Auto, faisait disputer, dimanche dernier, sa classique Traversée de Paris à la nage, sur le parcours de 11 kilom. 700 qui sépare le pont National du pont de Grenelle. Une fois de plus, ce fut le fameux anglais Billington qui se classa 1^{er}. C'était la 7^e fois consécutive qu'il remportait la victoire, comme Léon Georget dans le Bol d'Or. Il est vrai de dire qu'en 1910, il était 14^e du classement, mais en 1 h. 20 m. 48 s. 1/5, alors qu'il le vainqueur du handicap avait nagé la distance en 1 h. 33 m. 14 s. 1/5. De même, dimanche, s'il accomplit le parcours en 1 h. 59 m. 26 s., la gagnante du handicap était

**CATTANEO, 2^e DU CLASSEMENT PAR TEMPS**

Cattaneo, vainqueur de l'éliminatoire, a pris la 2^e place dans le classement par temps et termina en 2 h. 10 m. 10 s. En haut, le match Chrétien-Hanouet. Hanouet triompha de peu en 2 h. 11 m. 45 s., devant Chrétien, 4^e, en 2 h. 12 m. 35 s.

LA TRAVERSÉE DE PARIS

Mlle Alice Pezet, en 2 h. 51 m. 55 s. et, dans le classement, Billington ne prenait que la 18^e place. Il serait à souhaiter que, dorénavant, le handicapé ait la main un peu plus légère, car c'est priver le remarquable nageur de la publicité que méritent ses fantastiques exploits. De même que pour Léon Georget, dans le Bol d'Or on se demande quel est le nageur qui pourrait le battre dans la Traversée de Paris. Les meilleurs spécialistes se sont heurtés à lui, aucun n'a jamais réussi à le dépasser. C'est un phénomène de la natation qu'on ne saurait trop admirer.

**Mlle ALICE PEZET**

Partie avec 1 h. 35 d'avance sur les scratchmen, Mlle Alice Pezet finit 1^{re} le parcours, mais elle n'est que 5^e dans le classement féminin, gagné par Mlle Marthe Robert.

JARVIS ET BILLINGTON

Billington (à droite), l'habituel vainqueur de la Traversée de Paris à la nage, s'est classé 1^{er} quoique arrivant 18^e par suite du handicap. Jarvis (à gauche) a pris la 8^e place.



LE MATCH PARIS-FRANCFORT

Le match d'aviron, fondé par M. Louis Doyen, qui chaque année met aux prises les équipes à huit rameurs de Paris et de Francfort, a été

Paris-Francfort.

Le dimanche 7 septembre 1913 a été couru pour la treizième fois le match annuel à 8 rameurs de pointe avec barreur, entre la meilleure équipe de Paris et la meilleure équipe de Francfort. Cette épreuve, devenue aussi classique que le match Oxford-Cambridge, est, sans contredit, l'épreuve internationale inter-villes qui a le plus de retentissement en Europe. Elle est courue alternativement à Paris et à Francfort, quel que soit le résultat de la course, et le vainqueur est détenteur, pendant une année, d'un challenge-perpétuel, le « Jason » de Lanson. Fondé en 1901, le match Paris-Francfort fut couru pour la première fois à Paris, le 25 août 1901, entre une équipe mixte du Rowing-Club de Paris, de la Société Nautique de la Basse-Seine et du Club Nautique de Paris et l'équipe homogène de la Germania de Francfort. Ce fut Paris qui remporta la victoire, couvrant les 2.500 mètres en 8 m, 1 s., et la course fut arbitrée par mon excellent ami Marius Dubonnet, qui donna le départ à bord de son canot-automobile *Femina*, étant président d'honneur de la Société Nautique de la Basse-Seine.

Douze années se sont écoulées et le treizième match Paris-Francfort, vient d'être brillamment gagné, par une équipe homogène de la Société Nautique de la Basse-Seine dont je suis président d'honneur, à mon tour, après avoir été, neuf années consécutives, son président actif — et je suis fier de voir ma



L'ÉQUIPE DE FRANCFORT

De gauche à droite : Sunkel, Brechemacher, Hugo During, Karl Menz, Willy Herborn, Drexler, Muller, Fried Jack.

à la Basse-Seine, et 300 mètres avant l'arrivée, mais chaque fois, la Basse-Seine lui répond en prenant un nouvel avantage. C'est dans un dernier effort désespéré, que le chef de nage francfortois, fait sauter sa coulisse, ce qui porte l'avance des Français à trois longueurs 3/4, mais on peut dire que la lutte était terminée depuis la Basse-Seine, où les rameurs français semblaient en dedans de leurs moyens.

LOUIS DOYEN.

— A 100 MÈTRES DE L'ARRIVÉE

disputé dimanche dernier pour la treizième fois. C'est sur 2.500 mètres, dans le bassin d'Asnières-Courbevoie, que l'épreuve fut ramée.

Société remporter le Challenge, que j'ai créé, la première année où je fus appelé à présider aux destinées de la Basse-Seine.

Le match a été gagné en 1901, 1902, 1906, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 par Paris, et en 1903, 1904, 1905, 1907, par Francfort. Paris a donc la suprématie sur Francfort par 9 victoires contre 4.

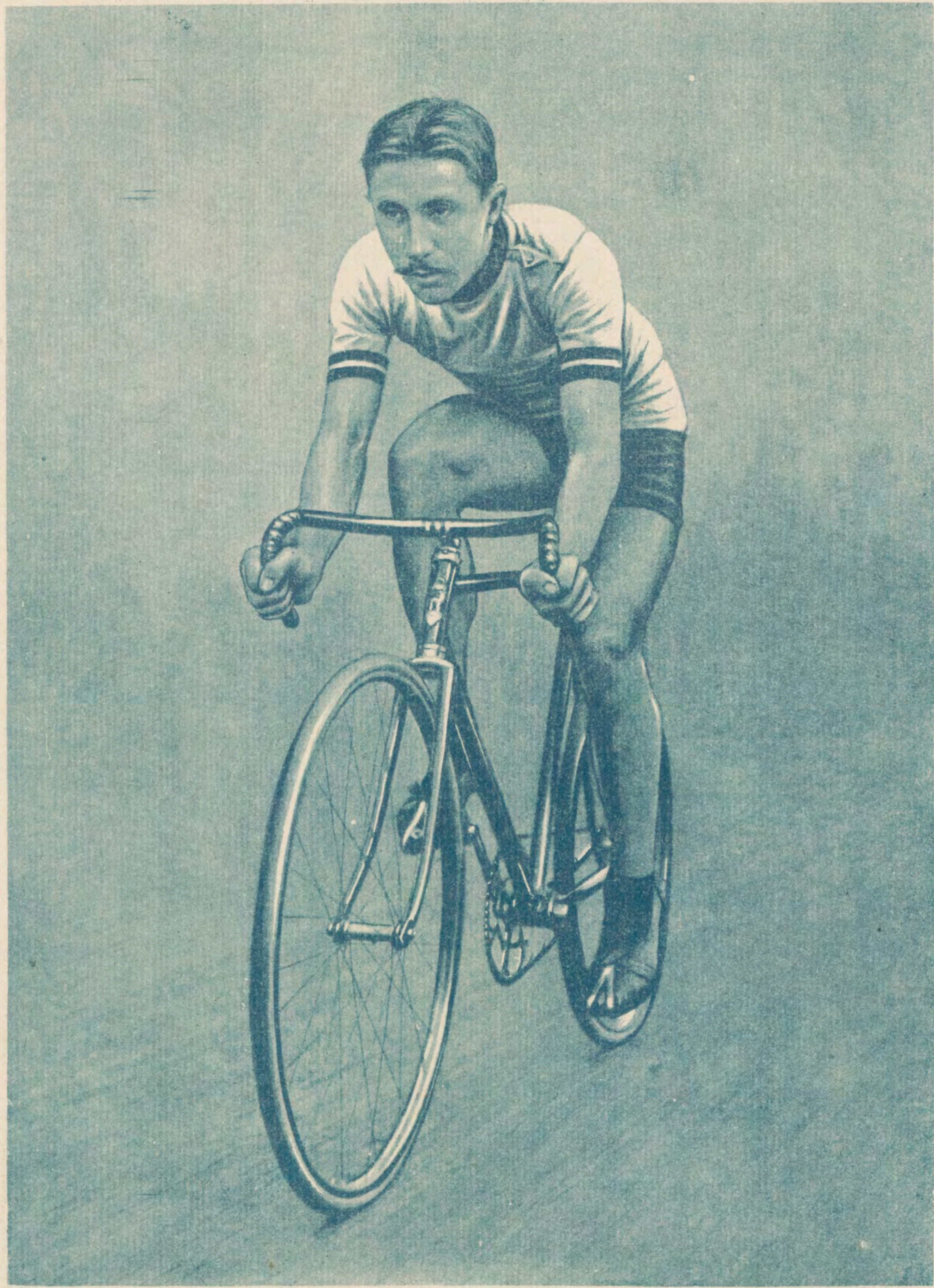
L'équipe victorieuse en 1913 a couvert les 2.500 mètres dans le temps excellent de 7 m. 59 sans toutefois battre le record sur les eaux de la Seine.

Dès le départ Francfort, en quelques coups d'aviron, prend presque une demi-longueur à la Basse-Seine, gênée par des lames de fond, mais Raymond Decourt avec le sang-froid d'un vieux champion, ne change pas son allure souple et élégante, réussit à remonter Francfort avant le pont Bineau, et à lui prendre un quart de longueur, grâce à un premier enlevage. La vaillante équipe de Francfort, tente encore trois enlevages, à l'Artilleur,



L'ÉQUIPE DE PARIS QUI REMPORTA LA VICTOIRE

C'est la neuvième fois que les Parisiens gagnent le match Paris-Francfort. Voici l'équipe qui triompha dimanche. De gauche à droite : Marcel Frebourg (barreur), Raymond Decourt, Massué, Combarieu, Gault, De la Plane, Wrobel, E. Decourt, Martel.



OSCAR EGG

Le nouveau Recordman de l'heure sans entraîneur
43 kil. 280

AVIATION

Qu'avons-nous fait?

Les débuts d'une nouvelle arme

Au moment où les aviateurs vont à nouveau prouver leur qualité aux grandes manœuvres, il nous a semblé intéressant de demander une importante étude à notre collaborateur Marc Gouvieux sur les progrès annuels accomplis par notre cinquième arme. Les grandes manœuvres constituent, en effet, le concours général, si l'on peut dire, des efforts de l'année.

Où en sommes-nous? Telle est la question que bien des Français doivent se répéter depuis bien des mois dans l'enchevêtrement des articles contradictoires sur notre aviation nationale, et notre aviation militaire en particulier. Les récents événements qui viennent de se dérouler, la crise que traversa l'Aéro-Club de France, prouvent que le mal — si mal il y a — atteint tous les services d'aviation militaires ou civils.

L'aviation porterait-elle en elle-même les germes de cette crise, ou bien ne provoquerait-elle de semblables polémiques, que parce qu'après avoir fait entrevoir de splendides espérances, elle n'a encore donné que des réalisations moins belles? Il est néanmoins un fait certain: c'est que jamais arme ou service militaire n'aura suscité autant d'attaques, n'aura été porté aussi haut, ni discrédité aussi fort quelques mois après. A peine née, l'aviation militaire est déjà décriée, inactive, phthisique, déchue de toute la gloire dont on l'avait parée il y a un an? Qu'y a-t-il de vrai? Exagère-t-on?

Telles sont les idées qui doivent venir au public français, qui ne connaît pas les dessous de l'aviation, et qui doit se répéter au milieu des crises successives qui se déroulent: Où en sommes-nous?

C'est pour répondre à cette question, pour éclairer l'opinion des lecteurs de la Vie au Grand Air, que cette étude a été écrite. Successivement pour guider l'opinion sur cette question brûlante et complexe, nous envisagerons aussi impartialement que possible l'histoire de l'aviation militaire, puis l'état d'âme du pilote français (militaire ou de réserve), enfin la comparaison entre les réalisations allemandes et françaises en 1913.

HISTORIQUE DE L'AVIATION MILITAIRE

Lorsqu'en 1909, Orville et Wilbur Wright volèrent à Auvours et à Pau, lorsque Latham, Voisin et Farman au camp de Châlons, Blériot en Beauce essayèrent leurs premières performances aériennes, la France entière suivit avec passion ces premières envolées. Or, si à cette époque on nous eût dit à nous tous, que cet instrument qui venait de battre le record d'altitude à 100 mètres, qui avait réalisé la performance inouïe d'aller de Bouy à Bétheny, soit 30 kilomètres, à l'allure de 50 à l'heure et à 30 mètres de haut, deviendrait un jour l'instrument de reconnaissance militaire que nous connaissons tous, planant superbement au-dessus des nuages de 1.200 à 2.000 mètres, sillonnant la France, l'Afrique du Nord, l'Europe, à l'allure de 100 à 130 kilomètres à l'heure, si donc on nous eût dit ces choses en ce printemps 1909, nous aurions traité d'idéalistes ou d'utopistes peu équilibrés nos interlocuteurs.

Et cependant, dès la fin de 1909 et les premiers jours de 1910, les premières performances de nos aviateurs militaires, ainsi que les progrès foudroyants de l'aviation, jour par jour allèrent renverser toutes les idées établies.

Ce fut dès le commencement de 1910, que les aviateurs militaires, les tout premiers, furent envoyés dans les deux ou trois écoles civiles, époque héroïque de l'aviation, où souvent l'officier prenait son brevet à ses frais, où l'on cassait du bois, où l'on roulait des mois entiers sans pouvoir décoller. C'était l'époque de la pleiade héroïque, dont beaucoup, malheureusement, manquent hélas! à l'appel, l'époque des Bellanger, des Caumont, des Cammermann, des Byasson, des Remy, des Madiot, des Féquant, etc. La date historique, dont procéda l'aviation militaire, est la reconnaissance de Féquant effectuée avec le capitaine Marconnet, osant la première fois voler du Camp de Châlons à Vincennes pendant 180 kilomètres à la hauteur de 300 mètres (juin 1910).

Encouragé par le succès de ce premier raid

aérien, la petite escadrille, composée de Caumont, Cammermann et Féquant vola jusqu'à la frontière de l'est, escortant l'inoubliable Circuit National de l'Est, qui déclina dans cette partie de la France un enthousiasme délirant.

La réussite de ces premières tentatives des aviateurs militaires amena le ministre de la Guerre à prendre en considération l'idée un peu hardie de fonder une aviation militaire: il fonda une inspection permanente de l'aéronautique, dont le commandement fut donné au général Roques, directeur du Génie.

Les aviateurs militaires furent rattachés moitié au bataillon des sapeurs aérostiers, que commandait à Versailles le colonel Hirschauer, moitié à l'établissement d'artillerie de Vincennes, qu'avait fondé, pour les études d'avions, le colonel Estienne, de l'artillerie.

C'est de cette création qu'allait dater la fameuse rivalité entre les deux écoles de Versailles et de Vincennes, l'une représentant le génie, l'autre l'artillerie, rivalité qui ne cessa qu'un an plus tard, lorsqu'il y eut, sous le commandement de l'inspection, unification de l'aviation militaire.



AUX GRANDES MANŒUVRES DE 1910

C'est aux grandes manœuvres de Picardie en 1910, que les avions furent pour la première fois utilisés comme engins de reconnaissance. De gauche à droite: le lieutenant Ménard, André Beaumont qui, à cette époque-là, ne faisait pas encore d'aviation, capitaine Bilensi, capitaine Hugoni.

L'AVIATION AUX GRANDES MANŒUVRES DE PICARDIE (1910)

Le premier acte de l'inspection permanente en 1910 fut un acte hardi pour l'époque, ce fut de faire participer les aviateurs militaires aux grandes manœuvres du Nord. Mais la foi était si grande dans l'aviation et l'on craignait tellement que, par suite de pannes et d'intempéries atmosphériques, elle ne fit faux bond, qu'on fit transporter par voie ferrée sur le terrain des manœuvres tous les appareils militaires.

Réglée ainsi, à l'instar d'un intermède théâtral, l'aviation militaire fit superbe figure. On l'acclama follement. Vu l'insuffisance numérique des pilotes militaires, on avait recruté, parmi les virtuoses de l'air, Latham, Robillard, Paulhan, etc...

D'ailleurs, la reconnaissance militaire se faisait à la bonne franquette. On volait... quand l'anémomètre n'indiquait pas plus de 3 mètres de vent à la seconde. On volait... de 5 à 6 heures du soir quand les rayons du soleil avaient disparu et que les remous de chaleur étaient dissipés.

Et malgré ces essais timides, quel enthousiasme, lorsque, en dépit des vraisemblances de la tactique aérienne, l'« Antoinette » de Latham passait élégante et fine, au-dessus des bataillons ennemis! Et je me souviens que les lorgnettes des attachés militaires étrangers ne cessaient de scruter le ciel, dédaignant les manœuvres terrestres, et de regarder ces oiseaux de France qui surgissaient victorieux dans le ciel.

La réussite de ces manœuvres aériennes — qui eurent plus un caractère d'exhibition qu'un caractère militaire — fut le tremplin dont se servit l'Aéronautique militaire pour demander en grand et crédits, et matériel et personnel (octobre 1910).

C'est à partir de cette époque que les crédits de

l'aéronautique vont être officiellement inscrits au budget... et quels crédits! Après avoir été, en 1909, de quelques centaines de mille francs, de 3 millions en 1910, il faisait un saut de 28 millions en 1911, pour continuer à s'accroître formidablement.

Quant au personnel militaire, à partir d'octobre 1910, après les prouesses des manœuvres du Nord, on commença régulièrement à le constituer. Ce fut ce premier recrutement qui porta de 10 à 150 le nombre des aviateurs pour l'année 1911. Envoyés en stage à Versailles, ces aviateurs militaires furent dispersés, pendant 1911, dans les grands centres d'aviation civile qui existaient à Pau et Etampes pour les Blériot, à Buc-Saint-Cyr pour les M. Farman, au camp de Châlons pour toutes les autres marques: les Henri Farman, Nieuport, Voisin, Antoinette, Sommer, etc.

Les premiers de ces aviateurs eurent la gloire d'avoir à passer, en plus du brevet de l'Aéro-Club, le fameux brevet militaire institué par l'inspecteur permanent et qui imposait, comme une grosse épreuve éliminatoire, les trois voyages de 100 kilomètres à 300 mètres de haut, sans conditions d'atterrissage et de durée.

Chacune de ces différentes petites écoles militaires de Pau, de Buc, du camp de Châlons rivalisèrent d'émulation, dans la rapidité de l'instruction, de l'entraînement et des performances aériennes. Sous l'impulsion énergique du général Roques et du colonel Hirschauer, les premiers voyages groupés sont timidement entrepris soit autour des centres, soit de centre à centre. Mais c'est l'école de Pau qui, en 1911, semble être la plus ardente et la plus voyageuse. Entraînée par l'ardeur de son chef, le capitaine Bellanger, qui venait de réaliser l'exploit inouï d'aller de Paris à Pau en un jour et demi, l'école militaire de Pau entreprenait, avec les lieutenants de Rose, Prince-Teau, de Malherbe Gouin, Conneau, le trajet de Pau à Paris avec escales.

Pendant ce temps, l'école de Saint-Cyr avec, comme aviateurs, les officiers Elève, Cheutin, Tarron, etc., bouclait le premier circuit militaire en Beauce, en passant par Chartres et Orléans, expédition malheureusement terminée par la mort du capitaine Tarron qui s'écrasait à la fin du raid, à Villacoublay.

Et tandis que nos aviateurs militaires essayaient leurs ailes, l'aviation civile battait son plein. C'était l'époque des grandes épreuves sportives de 1911, des grandes courses de Paris-Madrid, de Paris-Rome, du Circuit Européen, du duel aérien entre Conneau devenu Beaumont, Garros, Védérines, de ces grands virtuoses de l'air que le peloton des aviateurs militaires accompagnait jusqu'à la frontière, se familiarisant

ainsi petit à petit avec les grands voyages et les longues reconnaissances.

Aussi les manœuvres de 1911, qui allaient se dérouler dans l'Est permirent-elles d'affirmer l'effort tenace et digne d'éloge accompli au cours de l'année 1911 pour le corps d'aviation militaire.

L'AVIATION

AUX GRANDES MANŒUVRES DE L'EST (1911)

Tandis qu'en 1910 la participation de l'aviation aux grandes manœuvres avait revêtu un caractère nettement sportif et d'exhibition, la participation aux grandes manœuvres de l'Est allait avoir un caractère beaucoup plus militaire et pratique.

Plus d'appareils transportés par voie ferrée. Les aviateurs militaires reçoivent l'ordre de se rendre à Belfort ou Vesoul par la voie des airs. C'est une innovation hardie que prend l'inspection; il est vrai qu'on leur laisse tout le temps de s'y rendre, de repérer leur route, on est encore sceptique sur la régularité de marche des avions. Enfin, quoiqu'une trentaine d'aviateurs militaires brevetés participent à ces manœuvres, on fait appel à l'élément civil aux réservistes-aviateurs, comme Védérines, Moineau, Legagneux, et ce pauvre Nieuport qui y trouva la mort.

La concentration, qui ne fut signalée que par les deux lamentables accidents du capitaine Camine, et du lieutenant de Grailly, dura un mois. Elle permit de réunir une cinquantaine d'aviateurs dans la région de Vesoul et Belfort.

Pour la première fois, on assista à de véritables reconnaissances aériennes, des officiers d'Etat-Major prirent part comme passagers-observateurs à bord des avions.

(A suivre).

MARC GOUVIEUX

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

PARACHUTE POUR AÉROPLANES.

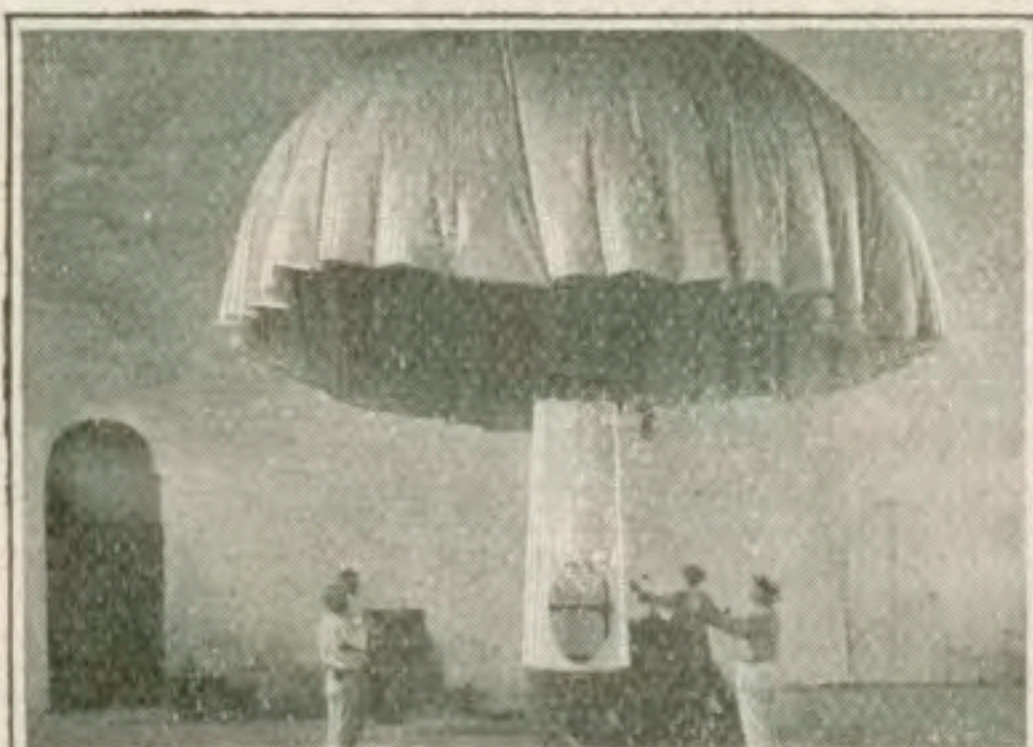
— Depuis la création de l'aéroplane, l'esprit des chercheurs s'est tourné vers le problème qui consiste à sauver le pilote de la chute. La première solution était tout indiquée: c'était l'application du parachute; mais de nombreuses difficultés se sont révélées qui compliquent la mise en pratique.

Les types proposés sont extrêmement variés. Les uns s'appliquent à retenir l'aviateur seul, soulevé hors de son siège; d'autres l'enlèvent avec le siège; et celui qui nous occupe doit soutenir non seulement le pilote, mais encore toute la partie postérieure du fuselage.

A l'encontre des autres systèmes, celui réalisé par MM. Dubuis, Genet et Mollard nécessite l'établissement d'un fuselage particulier, construit en deux parties rendues solidaires par deux cadres d'assemblage spéciaux, détachables instantanément, à la volonté du pilote.

La première partie comprend la voilure et l'ensemble moto propulseur, la seconde comprend la nacelle et la queue.

Les cadres sont reliés rigidement par quatre fourches commandées par des roues dentées, actionnées elles-mêmes par des drisses solidaires d'un levier, dont le mouvement provoque la séparation du



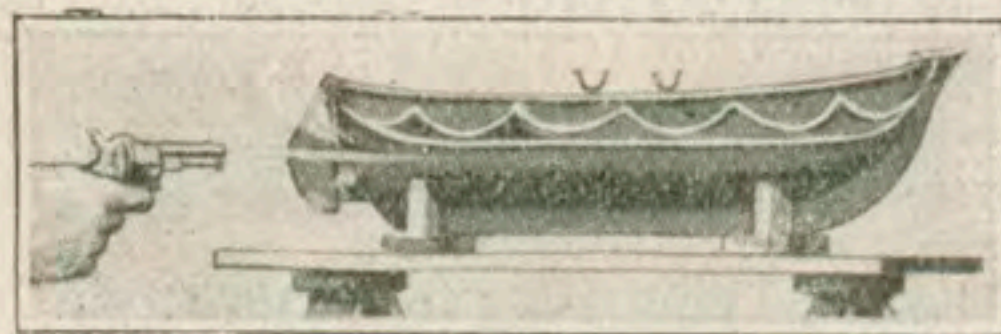
Le parachute Dubuis, Genet et Mollard et son fuselage.

fuselage. En même temps, un parachute, replié le long et autour du fuselage, s'ouvre automatiquement sous l'action du courant d'air, qu'il reçoit en son centre, du conduit que forme le fuselage.

La surface de la toile, 80 mètres carrés, est suffisante pour assurer une descente, sinon confortable, du moins à une vitesse raisonnable.

Ce système de parachute peut être étendu à la protection de tout l'aéroplane; mais alors, afin de pouvoir déployer convenablement une plus grande surface, il serait utile d'abaisser le centre de gravité de l'ensemble au moment de la chute. Pour cela, la partie avant, au lieu d'être abandonnée librement, serait maintenue, par des câbles d'acier à déroulage freiné, à une distance raisonnable de l'arrière du fuselage.

UN BATEAU INSUBMERSIBLE ET INCREVABLE. — Un inventeur londonien a construit un bateau de sauvetage insubmersible et increvable, dans lequel une garniture intérieure, en un produit approchant la mousse de caoutchouc, se



Modèle réduit du bateau insubmersible, qui est traversé sans dommage par une balle de revolver.

referme d'elle-même quand elle a été perforée.

L'illustration montre un modèle du bateau sur lequel on tire des coups de revolver, la coque restant malgré cela insubmersible.

PORTE-BAGAGES POUR AUTOMOBILES. — Un porte-bagages-remorque pour automobiles vient de faire son apparition en Amérique, mais, malgré tous ses avantages, il ne nous semble guère appelé à se vulgariser en France.

Il est construit tout en acier et monté sur deux roues pneumatiques bien suspendues. Un mode d'attelage spécial le relie à la voiture tractrice et l'empêche de se livrer à des bonds désordonnés.

Cette solution permet évidemment de

transporter une notable quantité de bagages, et évite d'abîmer la carrosserie,



Le petit fourgon de bagages du touriste.

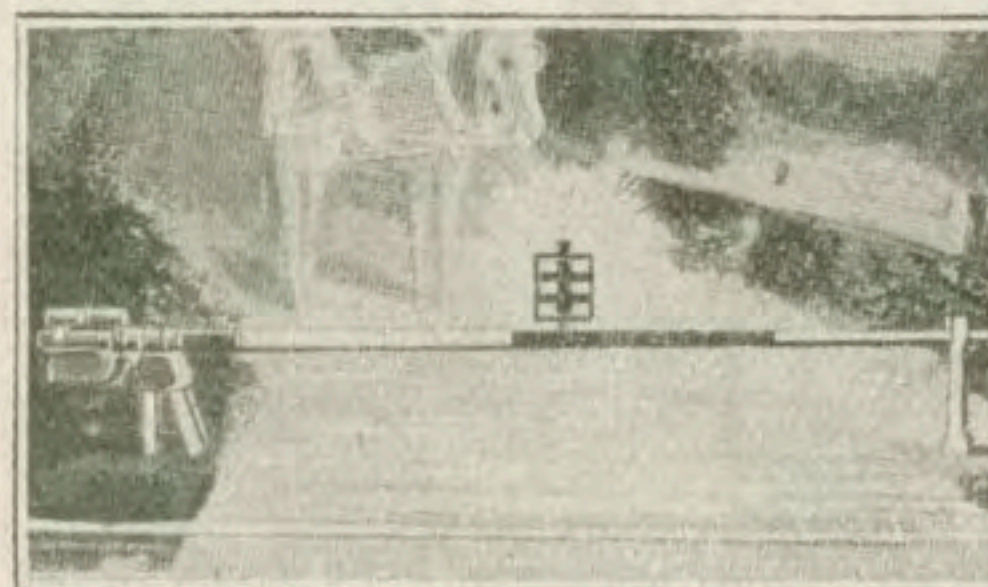
mais l'on voit mal un tel attelage en vitesse sur la route ou se promener parmi les encombrements de Paris. Les bagages risqueraient fort de rester en route.

POUR ÉCLAIRER LES BARRIÈRES. — Point n'est besoin de s'étendre sur les inconvénients des innombrables barrières dont sont parsemées nos routes: chauffeurs et cyclistes les ont ru apprécié à l'usage et surtout la nuit.

Quelques dispositifs ingénieux ont été inventés pour rendre visible l'obstacle en travers de la route, et comme toujours, ce sont les plus simples qui paraissent les meilleurs.

On connaît déjà le système des boules prismes ou miroirs réflecteurs, lesquels s'illuminent sous le rayon lumineux projeté par les phares. Bien que pratique, ce moyen ne peut répondre à tous les cas. Souvent, en effet, la barrière est dans un virage et on l'aperçoit tout juste au moment précis où l'on rentre dedans. De plus, les lanternes des cyclistes sont insuffisantes pour provoquer des reflets lumineux.

Le type ci-dessous est plus parfait. Il se compose d'une barre tubulaire oscillante, genre « guillotine », comportant



La barrière et sa lanterne à acétylène.

une lanterne spéciale fixée à demeure en son milieu. Cette lanterne est à acétylène et reçoit son gaz d'un réservoir qui fonctionne automatiquement dès que la barrière s'abaisse. Le débit du gaz s'accroît alors au fur et à mesure de l'abaissement, et la flamme constamment en veilleuse quand la barrière est verticale, prend toute sa puissance.

Ce système est efficace, pratique, et d'un coût d'achat et d'entretien fort minime.

LUNETTES A MIROIR. — Les lunettes ci-dessous sont assez curieuses: elles



Pour voir en arrière sans tourner la tête.

Le miroir et sa monture sont très légers et ne causent aucune gêne.

UN « HOTEL » POUR CHEVAUX. — Dans la banlieue de Berlin, à Charlottenburg, il existe un très curieux « hôtel » pour chevaux, établi à l'instar des palais cosmopolites.

Le bâtiment, qui peut abriter plusieurs centaines de chevaux, comporte trois étages, dont les « chambres » sont desservies par une longue galerie extérieure. Les « locataires » des étages gagnent

leur stalle par un escalier qui coupe toute la façade de gauche à droite.



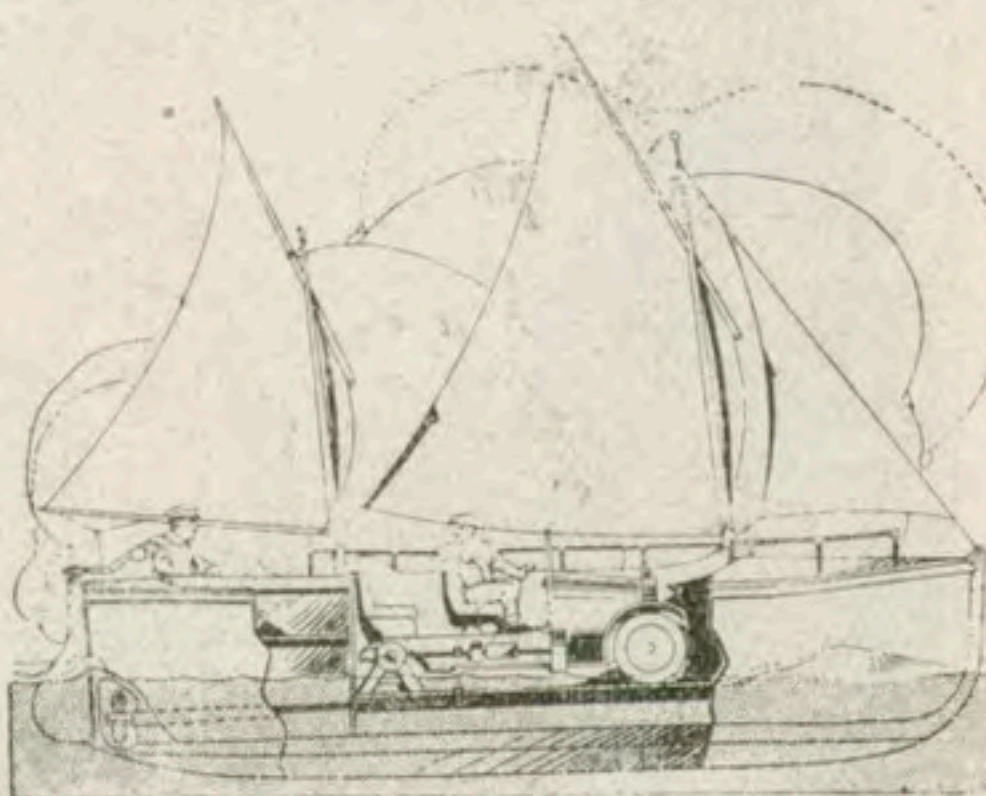
L'escalier intérieur de l'hôtel pour chevaux.

L'installation comprend: eau à tous les étages, électricité, salle de bains.

UNE APPLICATION NOUVELLE DE L'AUTOMOBILE. — L'automobile, en dehors de son utilisation rationnelle comme moyen de transport, est employée déjà à de multiples travaux: on s'en sert pour élever l'eau, pour scier du bois,

pour battre le blé, pour nombre d'usages agricoles, enfin.

Mais voici qu'un sportsman anglais vient de lui trouver une application fort



L'automobile qui fait marcher les bateaux.

ingénieuse: il la fait travailler à la propulsion de son yacht.

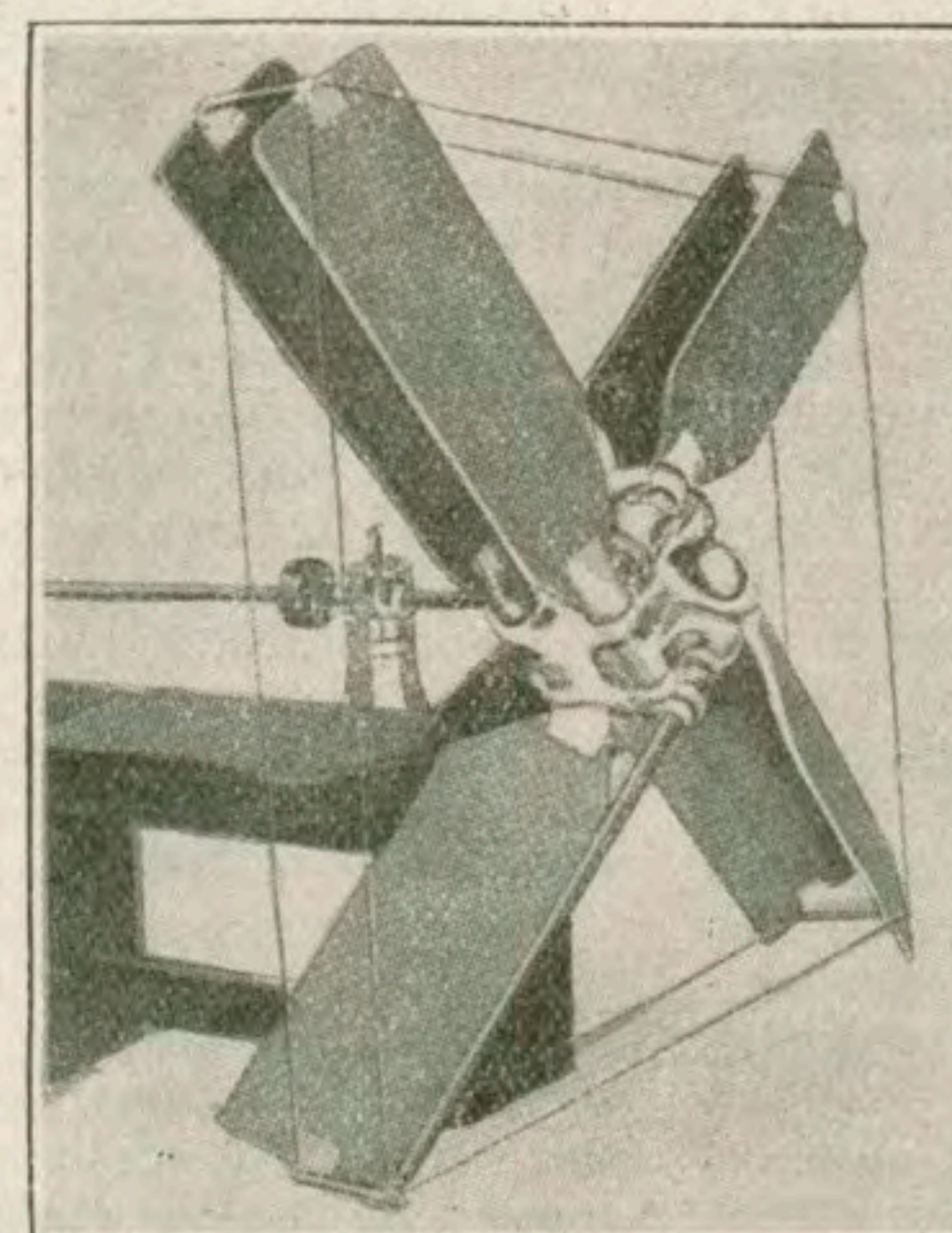
L'illustration ci-dessus fait voir la simplicité extrême du dispositif. L'automobile est amenée sur le pont spécial et l'arrière est alors soulevé et posé sur des supports *ad hoc*. On enlève les roues — peut-être pourrait-on même les laisser — et on relie l'arbre longitudinal de la voiture à l'arbre de l'hélice au moyen d'une chaîne à maillons multiples.

Avec une 16 chx, le yacht a pu effectuer ainsi une croisière de trois semaines, la plupart du temps par vent debout, sans éprouver le moindre ennui.

UNE HÉLICE RÉVERSIBLE AMÉRICAINE. — Une nouvelle hélice réversible et à pas variable, inventée par un

mexicain, a été récemment présentée au laboratoire de l'Université de Columbia.

Par le moyen d'une seule came, il est



Le détail de l'hélice réversible.

possible de faire varier le pas et de le renverser complètement, sans avoir à modifier le régime du moteur.

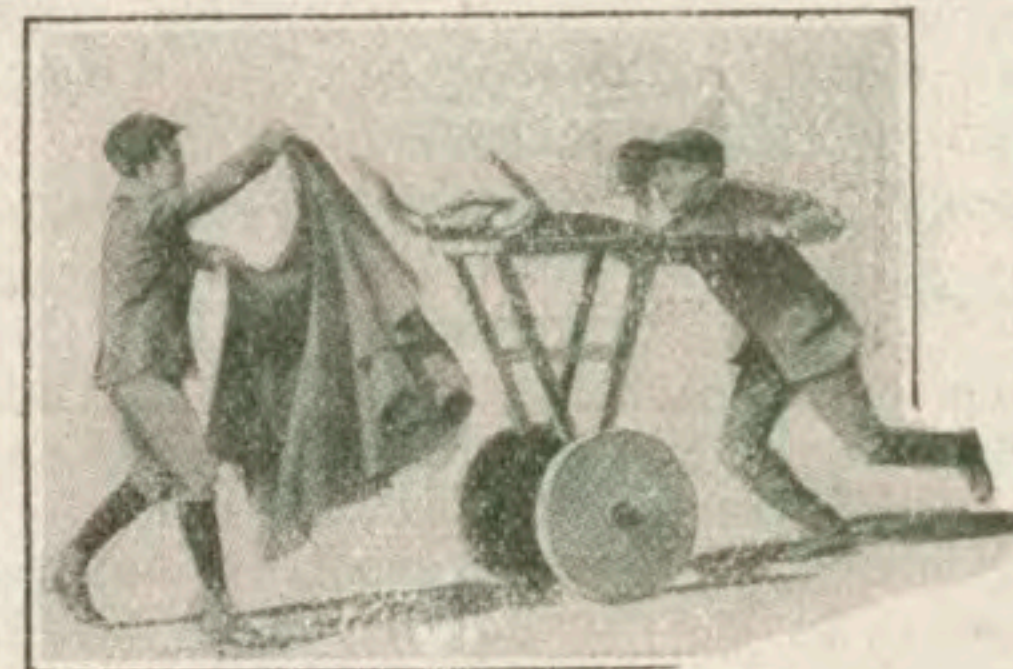
Cette hélice permettrait, paraît-il, tous les mouvements, avant, arrière, montée et descente.

Mais il en faudrait connaître le rendement.

BRAVO, TORO! — Alors que nos jeunes enfants trouvent un grand plaisir à chevaucher des montures en bois, les enfants de nombreuses cités espagnoles

se livrent aux délices de la course de taureau, adoucie, mise à portée de leur âge.

En l'espèce, le taureau est représenté par un jeune garçon, lequel pousse devant lui une sorte de char à deux roues, surmonté d'une magnifique paire de cornes. De toute la vitesse de ses jambes, il poursuit le « matador » qui,



Une course de taureau sans danger.

armé d'une cape rouge, l'évite par des feintes rapides et savantes.

Sous le soleil d'Espagne, ce jeu devient parfois acharné, et souvent matador et taureau ramassent des « pelles » fantastiques.

Les jeunes gens représentés sur le cliché sont les fils du gardien des arènes de Malaga et s'entraînent pour devenir matadors. C'est dire que leurs courses doivent être, lutôt dures.

PROCÉDÉ AMÉRICAIN POUR LE LANCEMENT DES HYDRAVIONS. —

Les Américains ont essayé un nouveau mode de lancement des hydravions, directement inspiré du procédé rustique des frères Wright.

Mais dans leur système, l'hydravion n'est pas tiré directement: il repose sur un chariot; c'est celui-ci qui est mu par l'intermédiaire d'un câble. De plus, le pylône et les poids en fonte sont remplacés par un dispositif utilisant la détente de l'air comprimé.

Le système a fort bien marché: en quelques mètres, l'hydravion décollait franchement du chariot et s'élevait, tandis que, poursuivant sa course, celui-ci venait tomber à la mer ou le flottait.

POUR LE FOOTBALL.

Dans notre numéro du 14 décembre dernier, nous avons donné la description d'un ballon increvable et nous disions que ceci concernait les petits. Mais l'inventeur de ce ballon, breveté comme il convient, ne s'est pas contenté d'éviter un chagrin aux enfants. Il s'est dit que ce qui était possible pour un petit ballon l'était aussi pour un plus gros et il s'est attaqué à ce nouveau problème « faire un ballon de football increvable ». Nous venons de recevoir un modèle de cette « découverte ». L'aspect est identique à celui d'un ballon de football ordinaire et réglementaire: même diamètre, même enveloppe de peau, mêmes coutures en tous sens, fermeture à la ficelle sur la moitié de la circonférence, même poids ou à peu près: il pèse 340 grammes et il serait extrêmement aisé de l'amener à peser le poids réglementaire, c'est-à-dire entre 375 et 425 grammes. Il rebondit convenablement, et déjà quelques équipes du centre de la France l'ont adopté pour les parties d'entraînement, en attendant qu'il soit admis dans les grandes épreuves. Comme son frère aîné, le ballon pour petits, celui-ci est increvable pour la raison qu'il ne contient nulle vessie, mais qu'il est bourré, à la proportion voulue, d'une matière spongieuse, légère, indéformable et élastique, c'est de l'éponge comprimée, enveloppée d'un réseau serré de fils entrelacés.

Il est établi par la manufacture de ballons indégonglables de Montbrison. On le trouve dans les grands magasins, mais pour le cas où certains de nos lecteurs désireraient s'éviter la peine d'aller déranger, MM. Huguet, de Pallissaux, 11 Boulevard des Italiens, se sont fait livrer une certaine quantité qu'ils livreront contre la somme de dix francs (10 fr. 50 par poste recommandé). Il est certain que ce ballon semble devoir rendre de grands services aux équipes civiles ou militaires et leur permettre de réaliser de réelles économies.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

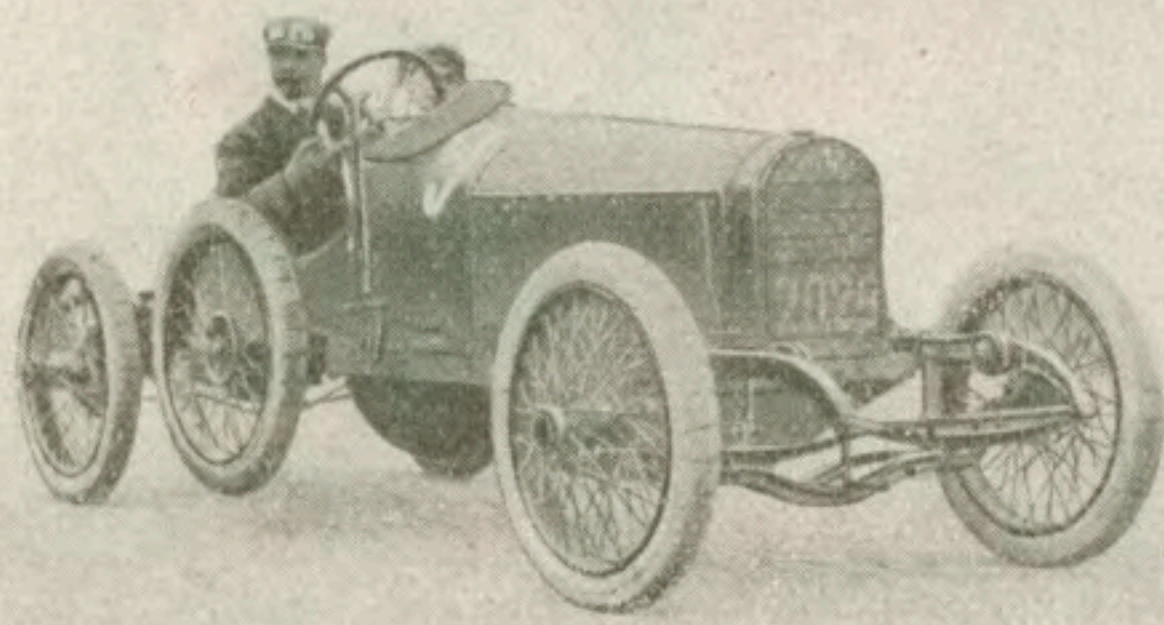
M. Robert Ruillet est prié de nous donner son adresse, pour une communication le concernant.

(1) Nous recevons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Swechnikoff vient d'accomplir un raid sans escale de 400 k. en Russie.



M. Léon Barthou, qui avait démissionné de l'Aéro-Club, vient d'être réélu à l'unanimité.



Le prince Charles de Roumanie est un fervent escrimeur, le voici entouré du capitaine Moroury, et de MM. Dino Besiano, Satmary et Sacc.

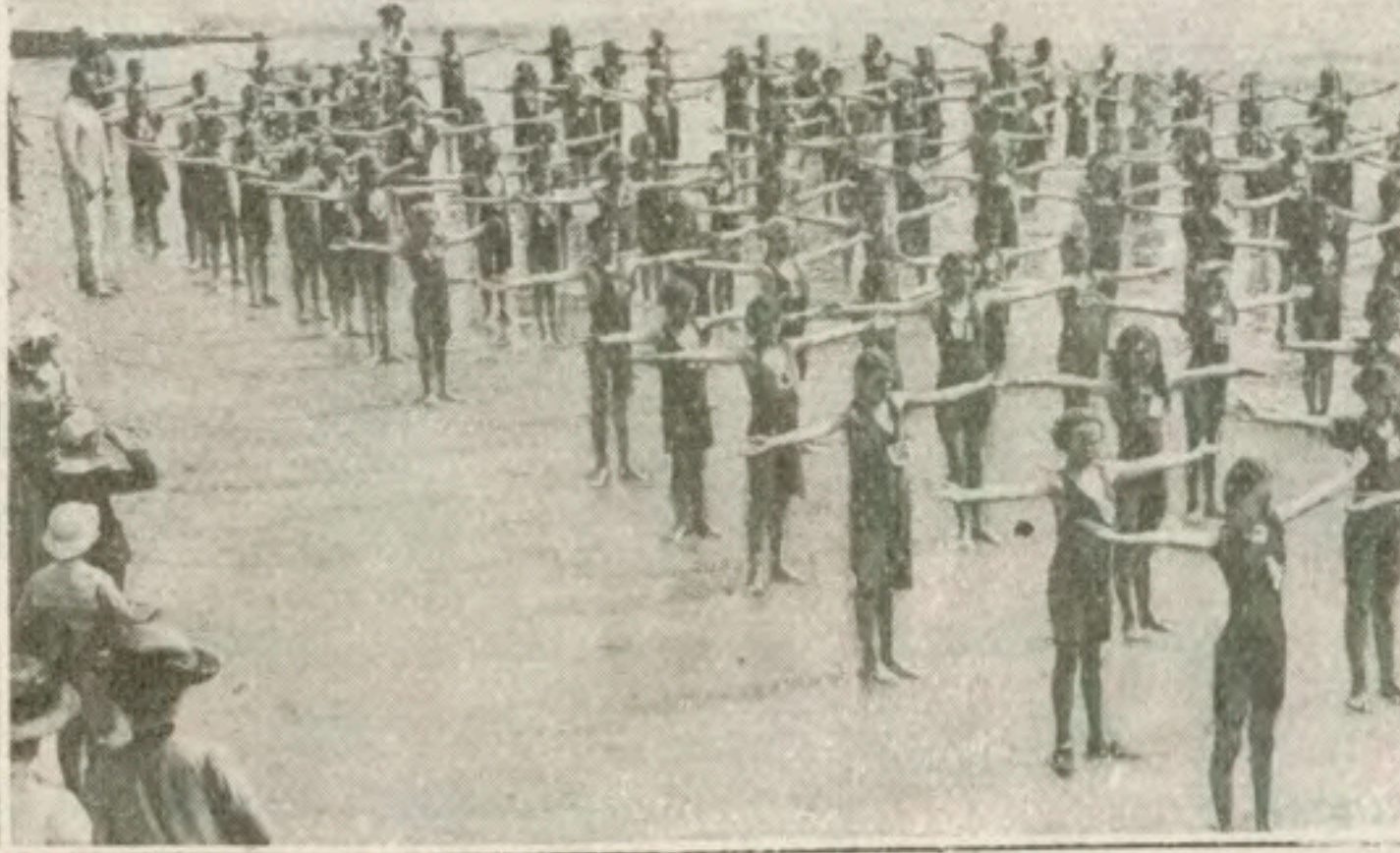


L'aviateur Hétila, vient de partir pour une série d'exhibitions en Espagne.



Le dirigeable italien "La Ville de Milan" au-dessus du château de sa ville patronymique.

Durtal, le grand vainqueur du meeting automobile de Spa. Il a couvert 760 kilomètres, à une moyenne de 86 à l'heure.



En Angleterre, les plaisirs vagabonds des enfants sur la plage sont interrompus à certains moments par des exercices de gymnastique sagement dirigés.



Cette photographie représente M. René Caudron, qui vient de faire de nombreux vols en Chine, entouré du lieutenant Bus et du pilote Ozé.



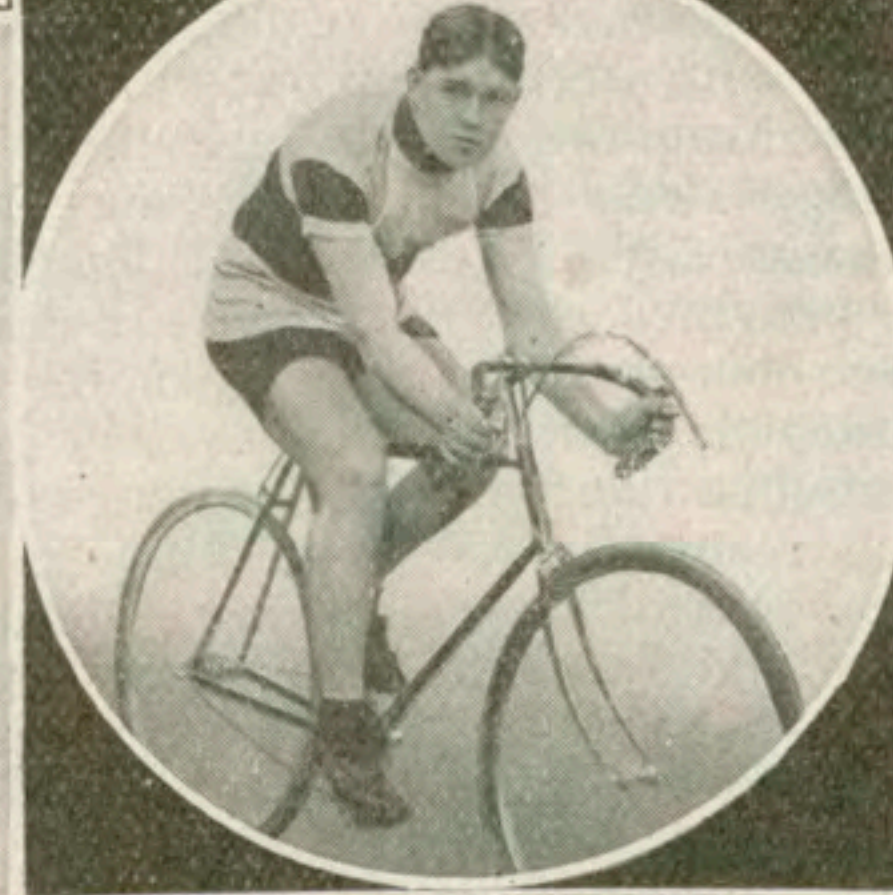
Un beau plongeon de Delbort, le 1er du classement général du meeting de natation de Vichy.



Bonelli, le vainqueur de la traversée à la nage des ports de Marseille.



Le capitaine aviateur Bernard-Thierry se rendant à cheval à l'école d'aviation militaire de Pau.



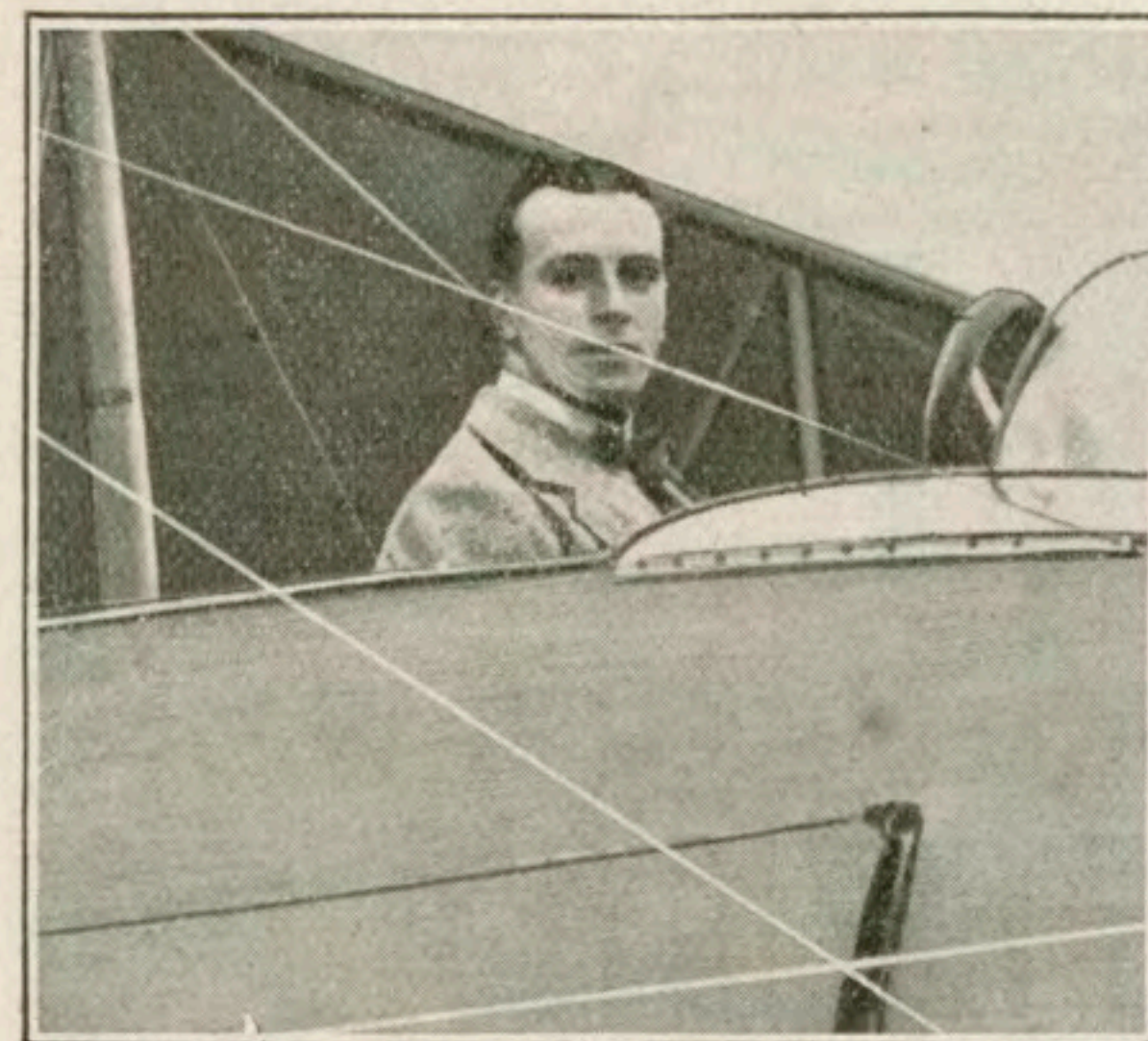
Frank Henry le gagnant du championnat de France indépendants, (pneus Continental).



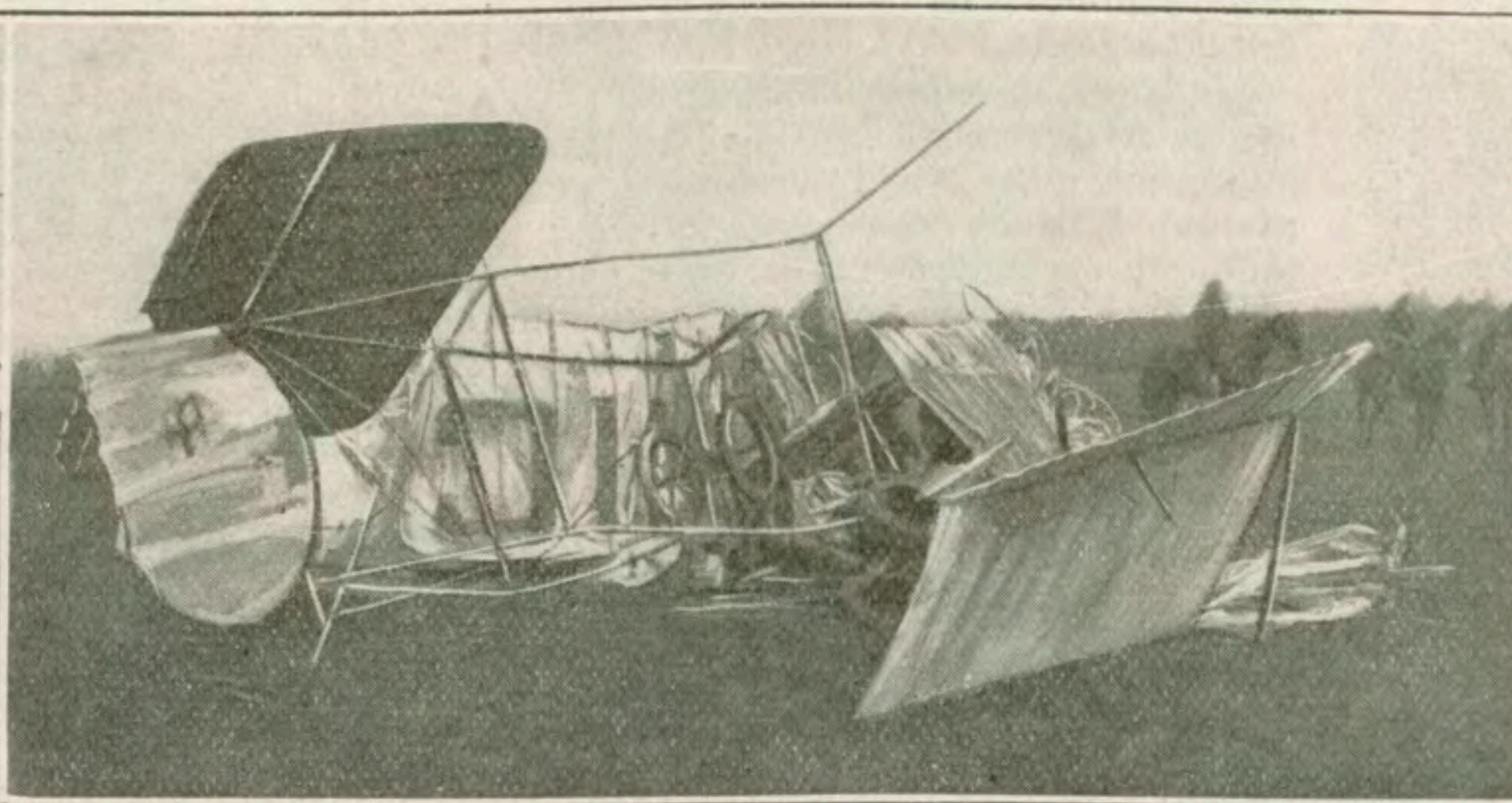
Les soldats allemands sont maintenant munis de patins aquatiques, qui leur servent à franchir les rivières.



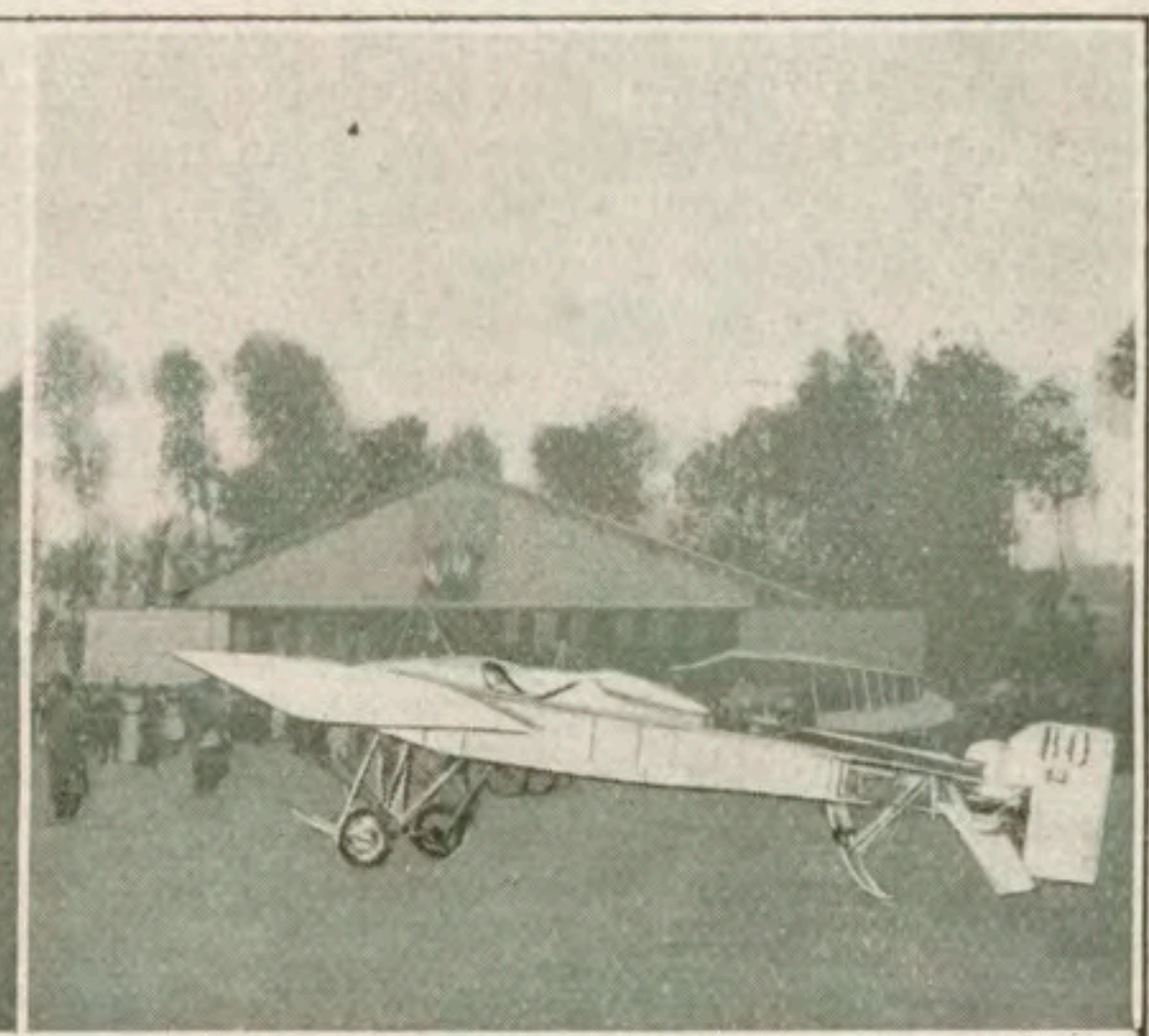
L'aviateur Victor Stöffer, détenteur du record du plus long vol en Allemagne (920 kil.).



Le fameux aviateur Graham White, vient de faire à Hendon des essais très réussis avec un appareil à six places.



Olivier, qui avait effectué de nombreux vols à la guerre des Balkans, vient d'avoir un accident au cours d'un vol nocturne : son passager, a été tué, le pilote en fut quitte pour quelques contusions. Voici l'appareil après la chute.



Langres vit se dérouler une brillante fête d'aviation, donnée à l'occasion de l'inauguration d'un terrain d'atterrissage pour les avions militaires.



Bellivier, qui a remporté le championnat du Bol d'Or amateur de Belgique.



Les officiels et les concurrents du match d'aviron Paris-Francfort photographiés à l'issue du dîner offert par le comité parisien.



M. Henri Menter, qui vient de mourir, fut un des fondateurs de l'Automobile Club de France.



Friedrich, parti le 4 septembre de Berlin avec un passager, est arrivé le 7 à Paris. Voici son appareil à Villacoublay.



L'aviateur Friedrich au volant de son monoplan Etrich-Taube.



Counda Polémique Bobine Smart Monmouth Etienne Fait du Prince

LE PRIX DE VILLIERS (1.400 mètres, 10.000 francs). — Chantilly, 3 septembre.
Smart, Counda, Le Cyminde et Etienne se sont détachés d'abord. Jusqu'aux tribunes, la partie restait circonscrite entre Smart et Counda. A la distance, Bobine arrivait à la hauteur des deux leaders et battait Smart d'une encolure. Counda finissait troisième à une courte tête.

HIPPISME

Les obstacles de Dieppe

Ils ont paru bien difficiles aux concurrents de cette année.

La série des meetings qui se déroule chaque année, nous offre, si on la considère attentivement, un véritable enseignement facile à comprendre.

C'est là ce qui fait d'ailleurs le grand intérêt des courses de chevaux : elles constituent la leçon de choses, l'expérimentation qui permet de mettre à l'épreuve, sur le terrain de la pratique, les raisonnements péniblement édifiés avec le secours de la théorie. Envisagées à ce point de vue, les réunions de Dieppe n'ont pas failli à leur mission en nous apportant leur petite part de démonstration.

Nous avons fait allusion ici même, il y a moins de deux mois, aux événements sensationnels qui se sont déroulés cette année à Auteuil, lorsqu'on a vu d'abord dans le prix du Président de la République vingt-quatre concurrents traverser sans incidents les seize obstacles de l'épreuve et ensuite, dans le Grand Steeple Chase de Paris, douze partants terminer sans chutes le dur parcours de 6.500 mètres hérissé de vingt-quatre obstacles.

Nous avons rappelé les acclamations, qui ont salué de telles performances.

L'enthousiasme populaire ne connaissait plus de bornes : il partageait plus ou moins son admiration entre les jockeys qui montent avec une audacieuse sûreté, les entraîneurs qui président au dressage des sujets et même les éleveurs, dont le labeur patient arrive, par des prodiges de sélection, à obtenir une race aux aptitudes nettement déterminées.

Nous nous sommes permis à ce moment d'examiner la question sous un autre aspect.

Partant de ce fait que, dans les deux épreuves les plus sévères d'Auteuil, les concurrents de cette année ont passé sans encombre tous les obstacles du parcours, nous avons émis deux hypothèses : l'amélioration des dits concurrents ou la facilité des dits obstacles.

Après examen, nous nous sommes arrêtés à la seconde.

Et voici que l'enseignement fourni par le meeting de Dieppe vient apporter un argument à l'appui de notre opinion.

Cinq steeple-chases ont été disputés sur l'hippodrome de Rouxmesnil.

Or, sur les trente-sept concurrents qui ont pris part à ces cinq épreuves, onze seulement ont accompli correctement le parcours.

Les vingt-six autres, qui représentent un déchet de plus de 70 0/0, se répartissent ainsi : dix sont tombés, onze se sont dérobés et cinq ont été arrêtés.

Et cependant, les obstacles de Dieppe ne sont pas de dimensions exagérées : le mur et la barre fixe ont respectivement 1 m. 05 et 1 mètre de hauteur, alors que les deux obstacles fixes d'Auteuil, mur en pierres et talus en terre, ont théoriquement 1 m. 20. Le fossé avec claie est large de 4 mètres, tandis que la rivière des tribunes d'Auteuil mesure 4 m. 30 de largeur.

Ce qui fait la principale difficulté de l'hippodrome de Rouxmesnil, c'est l'allure des incidents de parcours, qui se rapprochent de ceux que l'on ren-

contre dans une randonnée à travers la campagne. Lorsqu'ils sont mis en présence de ces obstacles naturels, les chevaux accoutumés au terrain artificiel du champ de courses actuel, se trouvent complètement dépayés.

Le cas n'est pas nouveau ; la preuve nous en sera fournie par cette citation empruntée à un ouvrage de S. F. Touchstone paru en 1894 et intitulé : *Les Courses en France et à l'étranger*.

« Comment s'étonner que, dès qu'ils sortaient des cirques auxquels ils étaient habitués et dont ils connaissaient les moindres détails, ces pauvres steple-chasers perdissent la tête, et, dans leur inexpérience d'obstacles nouveaux, fussent presque incapables de fournir les parcours un peu sérieux de plusieurs hippodromes de province, tels que celui de Dieppe, trop rares malheureusement ? Les courses à obstacles qui terminent fatalement chaque réunion de province, sont disputées sur des terrains ouverts avec des obstacles plus ou moins difficiles, mais différant de ceux dont ils avaient l'habitude et qu'ils franchissaient machinalement, en quelque sorte. Il en résultait que, neuf fois sur dix, ces épreuves revenaient à des chevaux de troisième ordre, mais complètement dressés par des gentlemen, habitués à tous les terrains, à calculer leur saut et à regarder ce qu'ils faisaient. Il en est, d'ailleurs, à peu près de même aujourd'hui. »

L'ouvrage où nous avons puisé cette citation contient une remarquable étude sur les courses d'obstacles, dont nous pourrions reprendre tous les termes sans aucune réserve.

Les réflexions qu'il renferme au sujet de l'inauguration du champ de courses d'Auteuil, sont tout à fait d'actualité.

« L'ouverture de l'hippodrome d'Auteuil eut lieu le 1^{er} novembre 1873 par un temps déplorable ; la pluie tomba sans interruption, pendant toute la réunion. Les chevaux ne manquèrent pas toutefois, et, dès la première course, on eut une preuve frappante de l'inutilité, pour ne pas dire du danger, des petits hippodromes suburbains, tels que celui du Vésinet, où les obstacles étaient si insignifiants que, le plus souvent, les chevaux les abordaient de volée, sans s'inquiéter du saut. »

« Sur les dix ou douze chevaux qui prirent part à la première course, deux seulement restèrent en présence après le second obstacle, le mur en terre ; les autres, habitués à bourrer dans les balais du Vésinet, n'accusèrent pas le saut ; hommes et chevaux, roulèrent les uns sur les autres. Les courses suivantes furent menées un peu plus prudemment et les chutes furent moins nombreuses. Cela n'empêcha pas que, sur des réclamations qui n'avaient aucune base sérieuse, les obstacles n'aient été peu à peu modifiés, en même temps que les distances étaient diminuées. »

Nous sommes à même de nous rendre compte que cette dernière tendance, signalée il y a près de vingt ans, n'a pas cessé de se faire sentir jusqu'à nous.

Nos trois hippodromes d'obstacles parisiens sont de plus en plus réservés à ces concurrents qui, selon l'expression de S. F. Touchstone, « abordent les obstacles de volée, sans s'inquiéter du saut ». Le fait est d'autant plus regrettable, que l'exemple de Lutteur III, allant remporter le Grand National de Liverpool sur le parcours le plus sévère qui existe, suffit à nous prouver que nous pourrions, avec les éléments dont nous disposons, arriver à sélectionner une race de sauteurs adroits et résistants.

RENÉ RIONDET.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 14 SEPTEMBRE. — *Motocyclettes*. — Course Paris-Tours.
DIMANCHE 14 SEPTEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Longchamp (Prix Royal Oak, Omnium).
DIMANCHE 14 SEPTEMBRE. — *Athlétisme*. — Tour de Paris (course à pied).
LUNDI 15 SEPTEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Saint-Cloud.
MARDI 16 SEPTEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Enghien.
MERCREDI 17 SEPTEMBRE. — *Hippisme*. — Courses au Tremblay.
JEUDI 18 SEPTEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Maisons-Laffitte (22^e Prix Biennal).
VENDREDI 19 SEPTEMBRE. — *Hippisme*. — Courses à Saint-Ouen.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 1^{er} AU 8 SEPTEMBRE 1913

AVIATION

JEUDI 4 SEPTEMBRE. — Berlin. — L'aviateur allemand Gsell, sur un hydravion, vole 3 h. 11 m. 14 s. avec trois passagers, établissant le record du monde de durée à quatre.
VENDREDI 5 SEPTEMBRE. — Mons. — L'aviateur allemand Friedrich vole avec un passager, de Berlin à Mons (700 kilomètres).
DIMANCHE 7 SEPTEMBRE. — Etampes. — Fourny s'attribue la Coupe Michelin, ayant volé, en 14 jours, 10.018 kilom. 800.

CYCLISME

DIMANCHE 7 SEPTEMBRE. — *Course du Bol d'Or* : 1. Léon Georget (910 kilomètres) ; 2. Godivier, à 94 tours (23 kilom. 500) ; 3. Vanderstuyt, à 284 tours (71 kilomètres) ; 4. Deloffre, à 305 tours (76 kilom. 250) ; 5. Eigeldinger, à 395 tours (98 kilom. 750) ; 6. Jœck, à 755 tours (188 kilom. 750).

ATHLÉTISME

JEUDI 4 SEPTEMBRE. — Boxe. — New-York. — Frank Moran met Al. Palzer knock-out en 7 rounds.
VENDREDI 5 SEPTEMBRE. — Paris. — Vinez bat Verne aux points en 10 rounds ; Papin bat Bersac aux points en 20 rounds, et garde son titre de champion de France, poids légers.
DIMANCHE 7 SEPTEMBRE. — Natation. — *Traversée de Paris à la nage* (11 kilom. 700) : 1. Mlle Alice Pezet ; 2. Mlle Marthe Robert ; 3. Mlle Henriette Hoss ; 4. Mlle Marthe Conte.
Classement par temps : 1. Billington ; 2. Cattaneo ; 3. Charles Hanouet.
DIMANCHE 7 SEPTEMBRE. — Aviron. — Courbevoie. — Le match Paris-Francfort à huit rameurs, disputé sur 2.500 mètres, est gagné par l'équipe parisienne, en 7 m. 58 s. 3/5.

HIPPISME

MERCREDI 3 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix de Bois Roussel* (10.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Houli (Garner), à M. A. Fould ; 2. Maboul. — P. M. : gag., 38 francs ; pl., 16 fr. 50, 12 fr. 50.
Prix de Villiers (10.000 francs, 1.400 mètres) : 1. Bobine (J. Childs), à M. O. Smets ; 2. Smart ; 3. Counda. — P. M. : gag., 47 fr. 50 ; pl., 18 francs, 16 francs, 15 francs.
DIMANCHE 7 SEPTEMBRE. — *Prix La Rochette* (pouliches, 20.000 francs, 1.100 mètres) : 1. Mousse de Mer (G. Stern), à M. Edmond Blanc ; 2. Monétrie ; 3. Aletre VI. — P. M. : gag., 16 fr. 50 ; pl., 12 francs, 14 francs, 30 francs.
Prix La Rochette (poulains, 20.000 francs, 1.100 mètres) : 1. La Farina (O'Neill), à M. J.-C. Watson ; 2. Sloughi ; 3. Estrées. — P. M. : gag., 41 francs ; pl., 22 francs, 26 fr. 50.
Prix Jouvence (15.000 francs, 4.800 mètres) : 1. Orsonville (Marsh), à M. le baron Gourgaud ; 2. Samara ; 3. Rocorico. — P. M. : gag., 17 francs ; pl., 14 francs, 26 francs.

GOLF

DIMANCHE 7 SEPTEMBRE. — Evian. — *Concours électrique*, gagné par M. Warwick Hopkins (-3) avec 37 points et demi nets ; 2. M. de Chapleau (-15) avec 39 points nets.
Coupe Boas — Mme de Bellet, scratch, gagne avec 1 down.
Mme P. Girod (-26) arrive seconde avec 9 down.
Le *Championnat de Savoie* revient à M. Parrish.
Coupe Crosby. — M. Hopkins (-3) a gagné la Coupe Crosby avec 5 down.
Coupe des Etrangers, gagnée par M. Bennett et Mlle Bellet (scratch), battant M. Hopkins et Mme P. Girod (-6) par 70 net contre 74 net.
Le *Concours de putting* (mixte) est gagné par Mrs Greville et M. Hopkins ; Mme P. Girod et le baron Jean de Bellet arrivent seconds.



Monétrie Porte Close Mousse de Mer Juanita Alerte VI New-Star

LE PRIX LA ROCHETTE (pouliches, 20.000 francs, 1.100 mètres). — Chantilly, 7 septembre.

Mousse de Mer et Juanita ont pris le commandement dès le départ. Aux tribunes, Juanita abandonnait et Monétrie faisait un excellent effort sans pouvoir inquiéter Mousse de Mer. Alerte VI prenait la troisième place.

Les Prix La Rochette

Les deux épreuves du Prix La Rochette, qui se sont courues dimanche dernier, ont donné des résultats intéressants. Celle des pouliches a été pour Mousse de Mer, et Monétrie a pris derrière elle la seconde place. C'est le résultat escompté, mais il est instructif cependant, car il n'était pas positivement écrit d'avance. Monétrie, après sa victoire sur Junta, pouvait avoir toutes les prétentions. Rien ne démontrait formellement que Mousse de Mer fut meilleure qu'elle. C'est une question que la course de dimanche a tranchée, et bien nettement, car la supériorité de Mousse de Mer s'est affirmée très catégorique, encore qu'il n'y ait eu, à l'arrivée, entre elle et sa rivale, qu'une demi-longueur. Monétrie a été très bien, aussi bien que la gagnante, pendant huit cents mètres, mais ensuite Mousse de Mer l'a dominée. Elle a gagné plus facilement que n'avait fait, l'an dernier, sa compagne d'écurie Marka, que Coupesarte, la compagne d'écurie de Monétrie avait obligée à s'employer assez sérieusement.

Les couleurs de M. Ed. Blanc ont triomphé de celles de M. J. Prat, comme l'an dernier. Espérons que l'analogie s'arrêtera là et que Mousse de Mer aura une toute autre carrière que son aînée. C'est précisément après le Prix La Rochette de l'an dernier, que l'étoile de Marka a commencé à pâlir, mais rien ne permet de croire que Mousse de Mer

suivra la même voie. C'est une magnifique pouliche et taillée, semble-t-il, pour bien réussir à trois ans. Elle est fille d'Ajax, comme Marka, mais d'une toute autre origine maternelle. Sa mère, Rose Mousse, est par sa mère, Médéola, une demi-sœur de Sauge Pourprée. Ses rivales, d'ailleurs, Monétrie, New Star, Juanita sont, elles aussi, de très belles pouliches, et qui devraient bien réussir.

L'écurie Ed. Blanc qui avait gagné les deux épreuves l'an dernier, celle des mâles aussi bien que celle des femelles, a laissé échapper, cette année, la seconde. Moins heureux que Dagor, qui avait triomphé l'an dernier de Hector II et d'Huningue, le représentant de la casaque orange, Sloughi n'a pu prendre cette année que la deuxième place. C'est un fait à noter, d'ailleurs, que l'écurie Ed. Blanc a toujours mieux réussi dans l'épreuve des pouliches que dans celle des poulains.

Depuis que le prix La Rochette a été divisé en deux branches, c'est-à-dire, depuis huit ans, elle a gagné l'une quatre fois, et l'autre une seule.

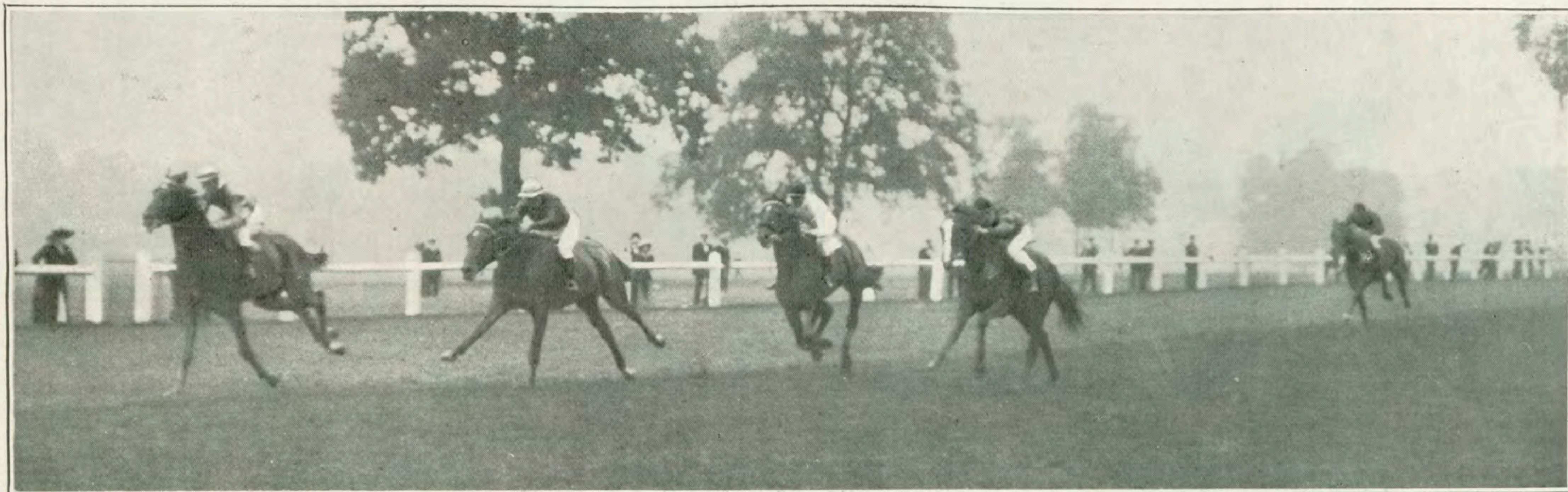
Mousse de Mer avait battu très brillamment Roxane et Balançoire dans le Prix La Camargo, et La Farina avait non moins brillamment triomphé de Le Corsaire et de Sloughi dans le Prix Sea Sick. Mousse de Mer ayant ensuite battu, elle aussi, Le Corsaire, mais beaucoup moins facilement, on a pu considérer La Farina comme le crack de son année, mais en admettant aussi, généralement, que cette supériorité pouvait n'être que provisoire.

La Farina, très formé déjà à l'époque de ses

débuts et très avancé comme condition, devait normalement progresser moins que ses rivaux. Aussi, n'a-t-on pas été démesurément surpris de la défaite qu'il a subie à Deauville dans le Prix Morny. Tout au plus, s'est-on étonné qu'elle ait été aussi complète. Mais on en admettait assez volontiers l'exactitude, car on avait l'explication toute prête. Aujourd'hui, après sa victoire du Prix La Rochette, il faut évidemment reconnaître que cette explication n'était pas la bonne.

Le La Farina qui a fini non seulement derrière Sardanapale, mais aussi derrière Forse Que Si et Quaker n'a aucun rapport avec le La Farina, qui a battu facilement Estrées, le gagnant du Prix des Rêves d'Or. Jusqu'aux tribunes, il est resté avec Sloughi et Estrées, mais aussitôt après, dès que son jockey lui a lâché la tête, il s'est détaché devant Sloughi qui avait lui-même l'avantage sur Estrées, et sa victoire n'était plus en question. Il a gagné finalement de cinq longueurs, sans que O'Neill ait eu à lui demander un effort. Entre lui et Sloughi, c'est exactement la répétition du Prix Sea Sick. Il bat le fils d'Ajax de la même façon. En serait-il de même, aujourd'hui, pour Le Corsaire qui s'était intercalé entre eux le premier jour. Lors de sa belle course dans l'Omnium où Mousse de Mer ne le battait que d'une tête, on a admis, avec vraisemblance, mais sans preuve aucune, que le poulain de M. Pellerin avait progressé d'une course à l'autre.

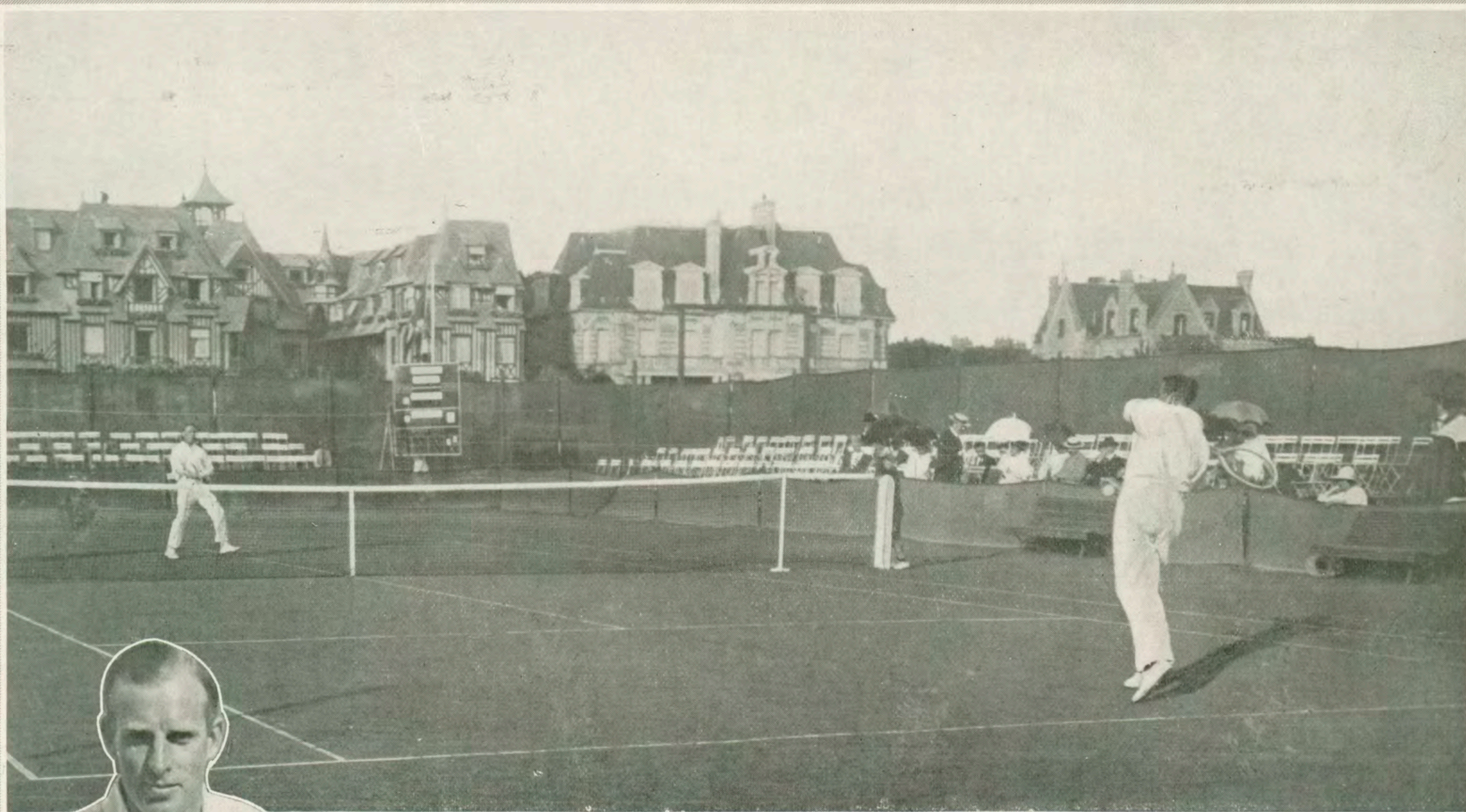
STUART.



La Farina Sloughi Cornelius Nepos Estrées Radjah

LE PRIX LA ROCHETTE (poulains, 20.000 francs, 1.100 mètres). — Chantilly, 7 septembre.

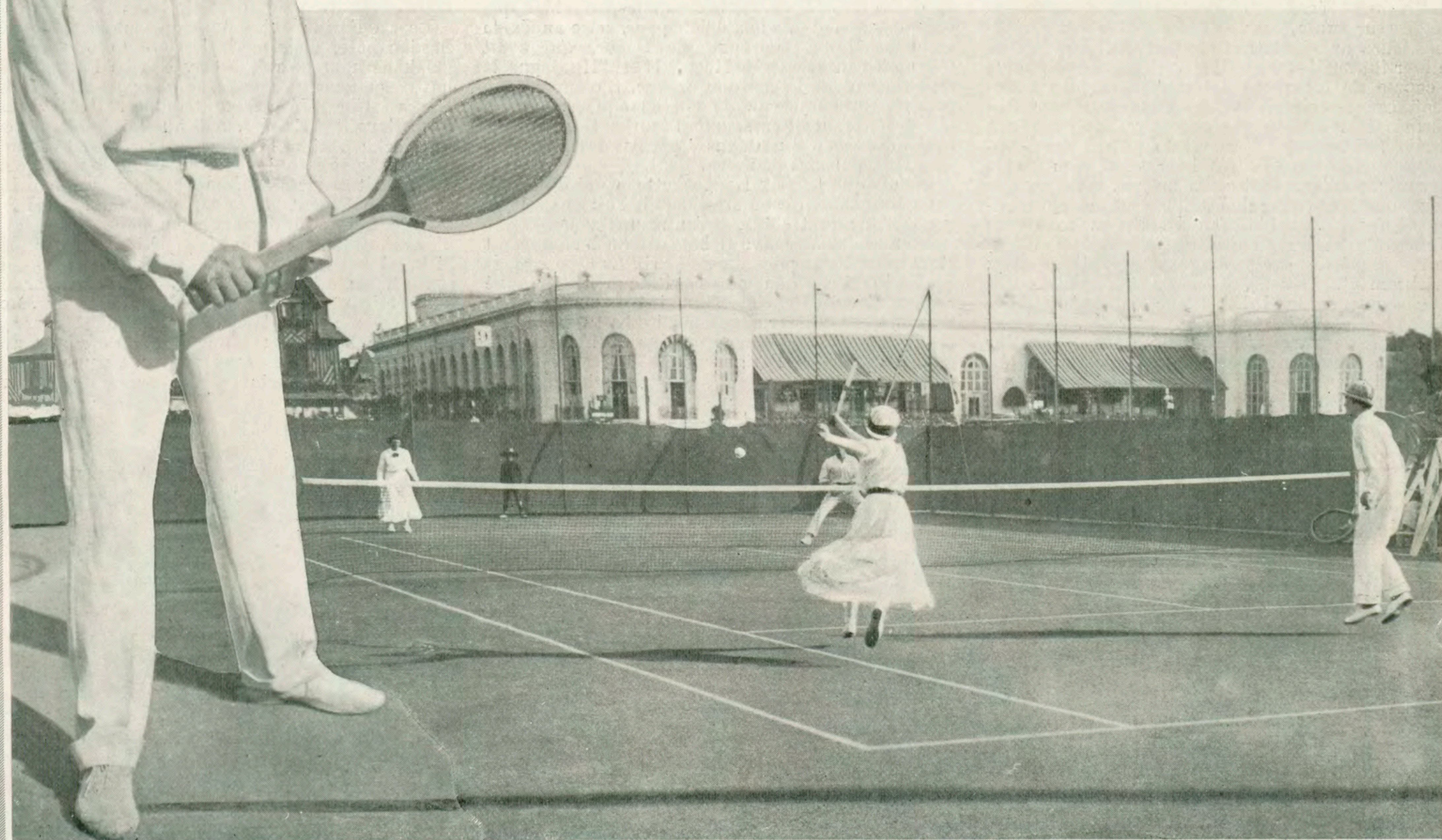
La Farina a mené de bout en bout devant Sloughi et Estrées. Aux tribunes, La Farina se détachait facilement et l'emportait par cinq longueurs. Sloughi conservait la seconde place à une longueur devant Estrées.



LE MATCH WILDING-DOUST

(Photographies de notre envoyé spécial.)

Wilding battit facilement son compatriote Doust, dans la Coupe de Deauville. Les deux hommes faisant équipe ensemble, remportèrent le Championnat double, messieurs, sur Rahe-Kleinschroth.



WILDING

L'invincible Australien remporta la Coupe de Deauville sur Max Decugis.

UNE DEMI-FINALE DU CHAMPIONNAT DOUBLE-MIXTE

Mlle Broquedis et Germot, que l'on aperçoit au premier plan de notre photographie, se qualifièrent pour la finale du championnat double mixte, mais furent battus par Miss Ryan-Decugis.

LE TOURNOI DE TENNIS DE DEAUVILLE

Le Tournoi de tennis de Deauville s'est terminé l'autre dimanche, par la victoire du Champion du monde, A.-F. Wilding, qui remporta facilement la Coupe sur notre compatriote Decugis. Le Championnat simple dames échappa

à Mlle Marguerite Broquedis, qui se fit battre par Miss Morton, en deux sets. Dans le Championnat double, messieurs, Wilding-Doust eurent facilement raison de Rahe et Kleinschroth. Quant au double mixte, il revint à Miss Ryan et Decugis.